

Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst.
Beställningsadress: Fritzes kundtjänst, 106 47 Stockholm
Ordertelefon: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
fritzes.se

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Svara på remiss – hur och varför.

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:3 (reviderad 2009-05-02)

En kort handledning för dem som ska svara på remiss. Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remiss

Omslag: Regeringskansliets standard.
Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2014.

ISBN 978-91-38-24123-3
ISSN 0284-6012

Innehåll

Promemorians huvudsakliga innehåll	9
1 Författningsförslag	11
1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	11
2 Uppdraget	41
2.1 Promemorians syfte	42
2.2 Avgränsningar	43
3 Järnvägsmarknaden idag	45
3.1 Trafiken och trafikaktörerna (järnvägsföretagen)	46
3.2 Infrastrukturtjänsten (framkomlighetstjänsten) och infrastrukturförvaltarna	48
3.3 Kringtjänster	49
3.4 Myndigheterna	52
3.5 Från monopol till konkurrens	53
4 SERA-direktivet – syfte och innehåll	57
4.1 Inledning	57

4.2	SERA-direktivets innehåll	63
4.2.1	Syfte, tillämpningsområde och definitioner	63
4.2.2	Utveckling av unionens järnvägar	64
4.2.3	Tillstånd för järnvägsföretag	69
4.2.4	Uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet	70
4.2.5	Slutbestämmelser	77
5	Krav för att verka på järnvägstransportmarknaden	79
5.1	Bakgrund.....	79
5.2	Myndighetstillstånd för sökande som organiserar trafik tas bort.....	80
5.2.1	Vilka aktörer, utöver järnvägsföretag, får ansöka om infrastrukturkapacitet?	82
5.2.2	Vilka närmare krav får infrastrukturförvaltare ställa på en sökande för att få ansöka om kapacitet?.....	84
5.3	Bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs	85
5.4	Nationellt trafiksäkerhetstillstånd	87
5.5	Licenser får anpassas till verksamhetens art och omfattning	90
5.5.1	Föreskrifter om licenser	91
5.5.2	Bemyndigande rörande återkallelse av tillstånd	92
6	Trafikeringsrätt och öppet tillträde	95
6.1	Inledning.....	95
6.2	Trafikeringsrätt	97
6.3	Undantag för vissa infrastrukturförvaltare.....	104

6.3.1	Förvaltare av infrastruktur i anläggningar för kringtjänster.....	106
6.3.2	Undantag för förvaltare av lokala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden	109
7	Tillträde till kringtjänster	113
7.1	Bakgrund	113
7.1.1	Tillgång till kringtjänster kräver förhandlingar med många	115
7.1.2	Olika typer av avtalsförhållanden träffas av olika regelverk.....	116
7.1.3	Direktivets tillträdesreglering löser inte strukturproblemen på kringtjänstmarknaden.....	119
7.2	Ändringar i järnvägslagen	123
7.2.1	Tillträdet till grundläggande tjänster	123
7.2.2	Upplåtelse av tjänsteanläggningar.....	128
7.2.3	Tilläggstjänster och extra tjänster.....	129
7.2.4	Avgifter för tjänster.....	130
7.2.5	Twistlösning.....	132
8	Styrning av infrastrukturförvaltare	135
8.1	Bakgrund	135
8.2	Vissa styrande dokument	139
8.2.1	En nationell indikativ strategi	140
8.2.2	Avtal med incitament till infrastrukturförvaltarna.....	143
8.2.3	Verksamhetsplaner för infrastrukturförvaltarnas verksamheter.....	150
8.3	Infrastrukturförvaltare ska utveckla ett anläggningsregister.....	151

9	Organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad.....	153
9.1	Bakgrund.....	153
9.1.1	Krav på redovisningsmässig åtskillnad	155
9.1.2	Krav på organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad i vissa särskilda fall.....	158
9.2	Tillsyn	159
10	Tillsynsmyndighetens oberoende	161
10.1	Bakgrund.....	161
10.2	Svenska myndigheters oberoende ställning.....	162
10.3	Nya regler för att uppfylla SERA-direktivets krav	164
10.3.1	Vilka befattningshavare bör omfattas av regleringen?	166
11	Övriga frågor som kräver lagändringar	169
11.1	Bakgrund.....	169
11.2	Tilldelning av infrastrukturkapacitet m.m.....	169
11.2.1	Att reservera infrastruktur	169
11.2.2	Ramavtal	170
11.2.3	Beredskapsplaner vid störningar i järnvägstrafiken.....	172
11.2.4	Sanktioner vid överlåtelse av tågläge.....	173
11.2.5	Ändringar i nuvarande reglering om tvistlösning	173
11.2.6	Informationsutbyte rörande internationella tåglägen.....	175
11.3	Avgifter	176
11.3.1	Samarbete mellan infrastrukturförvaltare.....	176
11.3.2	Avgifter för användning av särskild infrastruktur	178

11.3.3 Analyser av marknadssegment.....	178
12 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	181
13 Konsekvensanalys	185
13.1 Inledning.....	185
13.2 Marknadsaktörerna.....	187
13.2.1 Effekter på företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt	187
13.3 Samhället och myndigheterna	189
13.4 Samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt	190
14 Författningskommentar.....	193
14.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	193
Bilaga Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012.....	219

Promemorians huvudsakliga innehåll

Under hösten 2012 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area – SERA), som reviderar det första järnvägspaketet. Det s.k. SERA-direktivet utgör en omarbetning (recast) av det första paketet och ersätter bestämmelser i tidigare direktiv (91/440/EEG, 95/18/EG, 2001/14/EG). Utöver förenkling och ökad öppenhet är syftet med direktivet en ändamålsenlig finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastrukturer, effektiva icke-diskriminerande konkurrensvillkor på järnvägsmarknaden och nödvändiga organisatoriska reformer för att säkerställa en lämplig marknadstillsyn. Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 16 juni 2015.

Promemorian innehåller förslag till nödvändiga lagändringar för att uppfylla direktivets krav. Huvudsakligen innebär förändringarna vare sig särskilt många eller principiellt (kontroversiella) nya regler. Skälet är att järnvägslagen redan är uppbyggd efter de grundprinciper direktivets förtydligade reglering bygger på. Den uppfyller därför i stort sett redan det mesta som direktivet kräver. Förslagen fokuserar istället på hur man kan lätta på företagens regelbördor eller åtminstone inte i onödan öka bördan för de som berörs. Så långt möjligt har ändringar av regelverket minimerats och undantag utnyttjats för att undvika onödig detaljreglering. Därmed kommer den administrativa bördan för företag att minska något jämfört med i dag. Direktivets förhållandevis mer detaljerade regelverk kommer dock att ställa

krav på och sannolikt öka myndighetsadministrationen för att tillämpa regelverket.

1 Författningsförslag

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

Härmed föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 3 kap. 5 och 6 §§, 5 kap. 2 a och 3 §§ och 6 kap. 24 § ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 3 kap. 5 §, 5 kap. 3 § och 6 kap. 24 § ska utgå,

dels att 1 kap. 1, 1 a, 4 och 5 §§, 3 kap. 1, 2, 4 och 10 §§, 4 kap. 1, 2 och 3 §§, 5 kap. 1, 2 och 4 §§, 6 kap. 3, 17, 19, 21, 22, 23 och 25 §§, 7 kap. 5 och 8 §§, 8 kap. 9 och 10 §, rubriken till 6 kap. samt rubrikerna närmast före 3 kap. 4 §, 5 kap. 2 § och 6 kap. 23 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas 17 nya paragrafer, 1 kap. 1 b, 1 c och 6 §§, 4 kap. 2 a §, 6 kap. 1 a, 5 a, 21 a, 23 a–c och 24 a §§, 7 kap. 1 a, 8 a, och 10 §§, 8 kap. 3 c, 3 d, 8 b och 9 b §§ samt närmast före 6 kap. 23 c och 24 a §§, 7 kap. 1 a, 8 a och 10 §§ samt 8 kap. 3 c och 9 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning) (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, Celex 32012L0034).

Nuvarande lydelse

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.

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

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

*Föreslagen lydelse***1 kap.**

1 §

Denna lag gäller

1. järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
2. utförande och organisation av järnvägstrafik,
3. *förvaltning av järnvägsinfrastruktur, och*
4. *tillhandahållande av järnvägstjänster.*

1 a §

Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid

1. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, *och*
2. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för transporter av eget gods.

1 b §

För den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster gäller inte bestämmelserna i 6 och 7 kap., annat än såvitt avser bestämmelser som särskilt riktar sig till tjänstetillhandahållare.

Trots vad som anges i första stycket ska 6 kap. 18 § tillämpas.

1 c §

Tillsynsmyndigheten får, efter samtycke från EU-kommissionen, besluta att förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från bestämmelserna i 6 och 7 kap. Ett samtycke från EU-kommissionen behövs inte om infrastrukturen inte faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde².

² EUT L 343, 14.12.2012, s. 32 (Celex 32012L0034).

4 §³

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

ackrediterat organ: organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93⁴,

anläggning för tjänster:
mark, installationer, byggnader, och utrustning som iordningställt för att tillhandahålla sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller 6 kap. 23 c §, med undantag för stationer,

delsystem: del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier av delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen⁵,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordons typer,

försäkran om överensstämmelse: sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp som är utformad i enlighet med kommissionens

³ Senaste lydelse 2012:436.

⁴ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30 (Celex 32008R0765).

⁵ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1 (Celex 32008L0057).

förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkring om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon⁶,

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

internationell persontrafik: persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem,

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

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, 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,

regleringsorgan: organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur,

regleringsorgan: sådant organ som avses i artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EG av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde,

⁶ EUT L 57, 2.3.2011, s. 8 (Celex 32011R0201).

regional kollektivtrafikmyndighet: den som är regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

rimlig vinst: avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den finansiella risk som tjänsteverantören löper, och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

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,

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §.

5 §⁷

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka fordon som är arbetsfordon,
2. vilka fordon som är museijärnvägsfordon,
3. att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur, och

⁷ Senaste lydelse 2007:752.

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

4. vilken järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

1. det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, och

2. det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

6 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådant register.

3 kap.

1 §

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

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

2 §

Licens *skall* beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägs-
trafik,

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.

Licens *ska* beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägs-
trafik,

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.

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

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

Särskilt tillstånd

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

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

4 §

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd får beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, *eller*

2. regionala godstransporter,
3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
4. trafik med museijärnvägsfordon eller till sin omfattning obetydlig trafik med annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd ska 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 ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

2. godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för transporter av eget gods.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som

1. har hemvist eller säte i Sverige
2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§, och
3. genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

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

10 §⁸

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om *prövningen av*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

⁸ Senaste lydelse 2007:452.

säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 7 § samt om omprövning av tillstånd eller villkor enligt 9 §.

1. licenser enligt 2 §, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser,

2. säkerhetsintyg enligt 3 §,

3. nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 §,

4. säkerhetstillstånd enligt 7 §, och

5. omprövning av tillstånd, eller villkor enligt 9 §

4 kap.

1 §

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

Järnvägsföretag *ska* i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser *järnvägstransporter* och förvaltning av järnvägsinfrastruktur *samt persontransporter och godstransporter*.

Infrastrukturförvaltare *skall* i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

Infrastrukturförvaltare *ska* 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.

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 *ska* redovisas separat i den verksamheten *i enlighet med artikel 7 i förordningen (EG) nr 1370/2007*.

2 §⁹

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

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte för verksamhet vid sådana fristående lokala och regionala järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § 1 eller på järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstrafik, med undantag för järnvägsföretag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på annan typ av järnvägsnät.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att motta offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 §.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att motta offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 c §.

2 a §

Om den som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket står under direkt eller indirekt

⁹ Senaste lydelse 2010:1916.

kontroll av ett företag med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. intäkterna från transporttjänsterna respektive tjänstetillhandahållandet särredovisas, och

2. verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

3 §¹⁰

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningskyldighet som avses i 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningskyldighet som avses i 1 och 2 a §§.

5 kap.

1 §¹¹

Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver

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

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver

¹⁰ Senaste lydelse 2010:1071.

¹¹ Senaste lydelse 2009:694.

vad som anges i 2, 2 a och 3 §§, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Persontrafik

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra *persontrafik* på svenska järnvägsnät.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2, 2 a och 3 §§ gäller inte på *lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik eller på järnvägsnät som inte för-*

vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät

2 §¹²

Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra *och organisera trafik* på svenska järnvägsnät. Även *andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställts av infrastrukturförvaltaren med stöd av 6 kap. 5 a §, har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.*

4 §

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § gäller inte på

1. *sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,*

2. *järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas*

¹² Senaste lydelse 2009:693.

valtas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

för stads- och förortstrafik, eller 3. järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster.

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster

1 a §

En infrastrukturförvaltare ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för planerad användning och utveckling av järnvägsnätet. Innan verksamhetsplanen antas ska infrastrukturförvaltaren ge berörda företag och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

3 §

En infrastrukturförvaltare *skall* bedöma behovet av att organisera tåglägen 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 samhällsekono-

En infrastrukturförvaltare *ska* bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas *ska* förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekono-

miskt 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.

miskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Järnvägsinfrastruktur får, *efter samråd med berörda parter*, reserveras för viss järnvägstrafik 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.

5 a §

Infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet uppställa krav på den som, utan att inneha licens som järnvägsföretag, ansöker om infrastrukturkapacitet för att organisera trafik. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse den sökandes ekonomiska förmåga och förmåga att ansöka om kapacitet.

17 §

Vid störningar i järnvägstrafiken *skall* infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver

Vid störningar i järnvägstrafiken *ska* infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. *I detta syfte ska infra-*

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.

strukturförvaltaren ha en beredskapsplan. 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.

19 §

Ett tågläge *skall* tilldelas för en tågplaneperiod 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 tåglagen *vid samma eller nästkommande tågplaneperiod.*

Ett tågläge *ska* tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge *ska* inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

En överlåtelse av ett tågläge får medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av tåg-lägen.

21 §

Ett avtal mellan *ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastrukturen för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåg-

Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller *annan sökande* och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastrukturen 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

lägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska gälla fem år och får förlängas för perioder av samma längd. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det föreligger särskilda skäl.

21 a §

Trots vad som anges i 21 § andra stycket får ett ramavtal, för järnvägstrafik som bedrivs på sådan järnvägsinfrastruktur som avses i 3 § andra stycket och som varit föremål för omfattande investeringar på grund av den sökandes behov, gälla 15 år. Om det föreligger synnerliga skäl får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år.

22 §

I samband med tilldelning av tågläget *skall* järnvägsföretaget eller *den som auktorisation enligt 3 kap. 5 §* och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal).

I samband med tilldelning av tågläget *ska* järnvägsföretaget eller *annan sökande* och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren *ska* vara

Avtalsvillkoren *skall* vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

Tillhandahållande av tjänster

Tillhandahållande av grundläggande tjänster

23 §¹³

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

Den som tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket (*grundläggande tjänster*) är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt som medger insyn.

De tjänster som avses i första stycket är

1. *tilträde 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, uppställ-*

De tjänster som avses i första stycket är

1. *service och tjänster för passagerare på järnvägsstationer, dock inte biljettförsäljning,*

2. *tjänster i godsterminaler,*

3. *tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,*

4. *uppställning på sidospår,*

5. *tjänster i underhålls-*

¹³ Senaste lydelse 2007:452.

ningsmöjligheter, 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.

anläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,

6. tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses i 5 och i anläggningar för rengöring och tvätt,

7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,

8. tjänster för olycksundsetting,

9. tjänster i bränsledepåer,

10. nödvändig genomfartstrafik till anläggningar för sådana tjänster som avses i punkt 2–9.

23 a §

Den som tillhandahåller en tjänst enligt 23 § andra stycket ska så långt möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist.

Ett avslag på en ansökan om tillträde till en tjänst enligt första stycket ska vara skriftligt och, om möjligt, innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden.

23 b §

Om en anläggning för en sådan tjänst som avses i 23 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska det offentliggöras att driften helt eller delvis upplåts. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för annat ändamål.

*Tillhandahållande av tilläggs-tjänster och extra tjänster**23 c §*

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller en tilläggstjänst enligt andra stycket eller en extra tjänst enligt tredje stycket, är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

De tilläggstjänster som avses i första stycket är

- 1. tillhandahållande av drivmotorström,*
- 2. uppvärmning av persontåg,*
- 3. kontroll av farligt gods, och*

4. assistans för drift av icke-standardtåg.

De extra tjänster som avses i första stycket är

1. telekommunikations-tjänster,
2. tillhandahållande av extra information,
3. teknisk kontroll av rullande materiel,
4. biljettförsäljning på stationer, och
5. tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

Undantag från krav på verksamhetsplan

24 a §

Tillsynsmyndigheten får efter samtycke från EU-kommissionen, besluta att förvaltare av lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, undantas från krav på att upprätta en verksamhetsplan enligt 6 kap. 1 a §. Ett samtycke från EU-kommissionen behövs inte om infrastrukturen inte faller in under definitionen av järn-

vägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde¹⁴.

25 §¹⁵

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§,
2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §,
3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §,
4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§,

5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §,

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning *och verksamhetsplan* enligt 1–4 §§,
2. beskrivning av järnvägsnät enligt 5–5 a §§,
3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §,
4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§,

4 a. beredningsplaner enligt 17 §,

5. förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23–23 c §§ *inklusive fastställande av en tidsfrist inom vilken en tjänstetillhandahållare ska svara på en begäran om tillträde till en tjänst enligt 23 a §, samt*

¹⁴ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, (Celex 32012L0034).

¹⁵ Senaste lydelse 2009:694.

6. krav för att *kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket, samt*

7. *skyldigheter för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.*

6. krav för att *järnvägsinfrastruktur ska kunna omfattas av undantag enligt 24 a §.*

7 kap.

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

1 a §

En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas.

5 §

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägs-systemet och har avslutats efter *den 15 mars 1986*, ta ut högre avgifter än som följer av

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägs-systemet och har avslutats efter *1988*, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om

2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

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 utnyttjandet som köparen av tjänsten begär.*

8 §

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen *ska* vara icke-diskriminerande. *Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extra tjänster som avses i 6 kap. 23 c §, om den som förfogar över tjänsten är ensam om att tillhandahålla denna.*

Uppgiftslämnarskyldighet för tjänstetillhandahållare

8 a §

Den som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 8 § ska förse den infrastrukturförvaltaren till vilken tjänsteanläggningen ansluter med information om de avgifter som tas ut för tjänsterna eller själv offentligöra informationen.

Bemyndigande

10 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 1 a §, och

2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § samt krav på offentliggörande av sådana analyser.

8 kap.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

3 c §

Befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana beslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde¹⁶, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa eventuell anknnytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses

¹⁶ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32 (Celex 32012L0034).

påverka dennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

3 d §

De befattningshavare som avses i 3 c § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört, inte inneha någon befattning på något av de företag som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

Informationsutbyte rörande tåglägen för internationell trafik

8 b §

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av ett regleringsorgan inom EES eller i Schweiz lämna sådana uppgifter rörande tåglägen för internationell trafik som det regleringsorganet behöver för sin tillsyn.

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

Ett järnvägsföretag eller annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares eller tjänstetillhandahållares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med 5, 6 eller 7 kap. denna lag eller föreskrifter som

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.

meddelats *i anslutning till dessa kapitel.*

Tillsynsmyndigheten *ska* 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.

Prövning av tillträde till grundläggande tjänster

9 b §

En sökande som fått avslag på sin begäran om tillträde till en tjänst enligt 6 kap. 23§ andra stycket, får hänskjuta tvisten till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska pröva om tjänstetillhandahållaren uppfyller lagens krav om ett icke-diskriminerande tillträde till tjänsten. Om bedömningen görs att det förekommit diskriminering, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänstetillhandahållaren tilldelar den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

10 §¹⁷

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 a §, 3 b §, 8 § andra stycket och 8 a § andra stycket,

2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering, *och*

3. prövning av tvister enligt 9 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 a §, 3 b §, 8 § andra stycket och 8 a § andra stycket,

2. register enligt 8 och 8 a §§ samt om undantag från krav på registrering,

3. prövning av tvister enligt 9–9 b §§, *och*

4. återkallelse av tillstånd enligt 5 §.

1. Denna lag träder i kraft den 15 juni 2015.

2. Den som vid ikraftträdandet har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § får fortsätta bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.

3. Den som vid ikraftträdandet har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät enligt 5 kap. 2 a eller 3 § med stöd av en auktorisation enligt 3 kap. 5 och 6 §§, har fortsatt denna rätt till utgången av 2017.

4. Beslut om undantag som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av 6 kap. 24 § andra stycket gäller fortfarande.

5. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om när infrastrukturförvaltare senast ska ha upprättat en verksamhetsplan enligt 6 kap. 1 a §.

¹⁷ Senaste lydelse 2011:1118.

6. För befattningshavare som anställts på tillsynsmyndigheten före denna lags ikraftträdande gäller inte bestämmelsen om karens enligt 8 kap. 3 d §.

7. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inlets före ikraftträdandet.

2 Uppdraget

I november 2012 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area – SERA), som reviderar det första järnvägspaketet. Det s.k. SERA-direktivet utgör en omarbetning (recast) av det första paketet och ersätter bestämmelser i tidigare direktiv (91/440/EEG, 95/18/EG, 2001/14/EG). Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 16 juni 2015.

Utöver förenkling och ökad öppenhet är syftet med direktivet a) en ändamålsenlig finansiering och avgiftsuppbörd för järnvägsinfrastrukturer, b) effektiva icke-diskriminerande konkurrensvillkor på järnvägsmarknaden och c) (nödvändiga) organisatoriska reformer som behövs för att säkerställa en lämplig marknadstillsyn.¹

Direktivet innehåller bestämmelser som ännu inte är införlivade i svensk lag. Det kan gälla nya bestämmelser, ändringar av bestämmelser eller bestämmelser för att definiera och förtydliga en befintlig bestämmelse. I stort innebär direktivet dock inte någon mer genomgripande förändring av den marknadsreglering som redan gäller och som sedan tidigare är införd i svensk lag.

¹ Meddelande från Kommissionen till Europaparlamentet enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om rådets ståndpunkt (första behandlingen) om antagandet av SERA-direktivet, 2010/0253 (COD).

2.1 Promemorians syfte

Syftet med denna promemoria är att ta fram ett underlag för genomförandet av SERA-direktivet i svensk järnvägslagstiftning (främst järnvägslagen, järnvägsförordningen samt eventuellt även i myndighetsinstruktioner och myndighetsföreskrifter). I syfte att ta fram förslag till hur SERA-direktivet kan genomföras har de i sammanhanget och för svensk del relevanta frågorna utretts, dvs. beskrivits och analyserats. Promemorian innehåller också förslag till hur genomförandet kan och bör ske.

Ett centralt problem i genomförandearbetet är att en rad begrepp såsom infrastruktur, infrastrukturförvaltare, infrastruktur tjänster är otydligt definierade i förhållande till varandra i direktivet. En fråga i arbetet har därför varit om det finns behov av att ändra vissa av järnvägslagens definitioner med utgångspunkt från direktivets (även om dessa därigenom inte kommer att kunna användas utan anpassningar). Vidare att den tillträdesreglering som gjorts i svensk järnvägslagstiftning huvudsakligen syftar på infrastruktur i meningen statlig infrastruktur förvaltade av Trafikverket samt viss infrastruktur av större omfattning och betydelse ägd och förvaltd av större dominerande infrastruktur förvaltare/järnvägsföretag såsom A-Train, IBAB och Öresundsbrokonsortiet. Någon särskild reglering av tillträdet till sidospår/anslutningsspår och tjänstefunktioner (annat än på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor) finns inte i svensk järnvägslag. Detta förhållande är ytterligare en av de större frågorna att hantera i genomförandearbetet. Därutöver finns en rad andra frågor som också måste hanteras inom ramen för ett införlivande av direktivet.

2.2 Avgränsningar

I promemorian behandlas och föreslås således ändringar i järnvägslagsstiftningen där direktivet innebär ändrade bestämmelser i förhållande till tidigare och som inte är införda i svensk lag. I de delar där bedömningen i promemorian är att direktivet kräver att svensk lag bör och ska ändras analyseras motiven till ändringen och förslag till lagtext formuleras. I första hand avser det ändringar till följd av direktivets marknadsreglering som i förhållande till tidigare har förtydligats och blivit mer detaljerad. I promemorian identifieras därför också de undantag från direktivets tillämpningsområde som är möjlig att utnyttja i syfte att främst lätta den administrativa bördan för små och medelstora företag på järnvägsmarknaden.

På vissa områden eller gällande vissa specifika frågor görs emellertid bedömningen att det i brist på närmare underlag eller förtydliganden ännu inte är möjligt att föreslå lagändringar. Sådana frågor behandlas därför inte (närmare) i denna promemoria utan kommer att tas upp i (en) kommande rapport(er). Det gäller (främst) följande.

Frågor som är föremål för kommissionens genomförandeakter

Bestämmelser i direktivet som för närvarande är (eller planeras vara) föremål för förtydliganden eller utveckling i kommissionens delegerade akter eller genomförandeakter behandlas inte i denna promemoria. Det gäller till exempel direktivets bestämmelser om fastställande av avgifter för nyttjande av infrastruktur, ramavtal, närmare krav på sökande av infrastrukturkapacitet samt marknadsaktörers uppgiftsskyldighet.

Säkerhets- och driftskompatibilitetsreglering

Vidare behandlas inte frågor som rör reglering av säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet. Som redan sagts innehåller denna promemoria främst förslag till ändringar till följd av direktivets marknadsreglering. Till skillnad från SERA-direktivet innehåller emellertid den svenska järnvägslagen även säkerhetsreglering och driftskompatibilitetsreglering. I några fall kommer promemorians förslag till regelförändringar att få följdverkningar eller konsekvenser i den svenska lagstiftningen vad avser säkerhetsreglering. Där så är aktuellt innehåller promemorian även förslag till sådana ändringar.

Ändringar som enbart innebär ökad administrativ börda

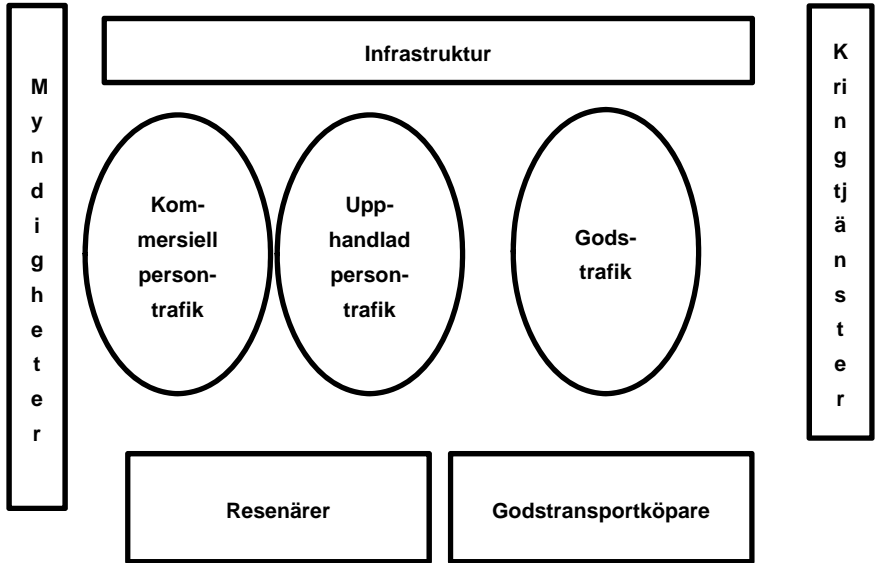
SERA-direktivet syftar till att reglera hela den omfattande järnvägsmarknaden i EU med en ofta varierande organisation och struktur i de olika medlemstaterna. Detaljerade krav i direktivet utan närmare innebörd eller relevans för den svenska järnvägsmarknaden har därför så långt möjligt bedömts vara uppfylld av befintlig reglering. Många detaljkrav har också bedömts kunna uppfyllas genom bestämmelser i förordnings- eller föreskriftsform, vilka dock inte diskuteras i promemorian. Den svenska järnvägsregleringen bör i så liten utsträckning som möjligt belastas med bestämmelser som medför onödig administrativ börda för berörda företag. I detta syfte utnyttjas genom förslagen i promemorian direktivets möjligheter till undantag från sådan reglering som i onödan kan belasta särskilt små och medelstora företag.

3 Järnvägsmarknaden idag

Den svenska järnvägsmarknaden består av trafikverksamhet inom ett antal företag som konkurrerar om rese- och transportkunder, oftast kommersiellt drivna terminaler, stationer och depåer som järnvägsföretagen är beroende av samt huvudsakligen samhällsekonomiskt styrd och offentligt finansierad järnvägsinfrastruktur. Marknaden styrs, kontrolleras och övervakas av Transportstyrelsen med flera myndigheter.

Sammanfattningsvis kan järnvägsmarknaden beskrivas i följande principskiss.

Figur 3.1 Järnvägsmarknaden



Källa: Etablering av verksamhet på den svenska marknaden för järnvägstransporter, Transportstyrelsen, november 2013.

3.1 Trafiken och trafikaktörerna (järnvägsföretagen)

Transporter utförs av privata och offentligägda trafikföretag eller organ, så kallade järnvägsföretag i direktivet. Den svenska järnvägstrafikmarknaden är formellt sett öppen för fri konkurrens mellan alla järnvägsföretag, såväl i gods- som persontrafik.

All **godstrafik** i Sverige bedrivs på kommersiella villkor och godstrafikmarknaden har varit avreglerad och formellt sett

öppen för konkurrens sedan länge.² Här finns ett 20-tal företag men den statliga aktören och tidigare monopolisten Green Cargo AB är fortfarande störst och dominerar i synnerhet den nationella godstrafikmarknaden.

Marknaden för **persontrafik** har genomgått en stegvis avreglering där den sista delen av marknaden öppnades för konkurrens oktober 2010.³ På persontrafikmarknaden finns vid sidan av den öppna kommersiella marknaden ett betydande inslag av avtalsbunden trafik som upphandlats i konkurrens mellan trafikföretag och på beställning av kommunala s.k. regionala kollektivtrafikmyndigheter eller av staten. Sådan avtalstrafik stöds och uppbär i varierande omfattning subventioner från det offentliga.

Dominerande på persontrafikmarknaden, såväl inom den kommersiella som i den avtalsstyrda delen, är statligt ägda SJ AB, dvs. den tidigare innehavaren av trafikmonopolet. I takt med avregleringen, med början i den upphandlade trafiken, har flera privata eller offentligägda företag etablerat sig på den svenska persontrafikmarknaden. För närvarande finns det, vid sidan av SJ AB, ett femtontal persontrafikföretag i aktiebolagsform på den svenska marknaden. Merparten av dessa är dock antingen ägda av svenska statliga eller kommunala företag eller av andra statliga järnvägsföretag eller –förvaltningar. Endast en handfull av

² Godstrafiken avreglerades från den 1 januari 1996 för alla järnvägsföretag med säte i Sverige som uppfyllde kraven på säkerhet m.m. Denna grundregel var dock förenad med omfattande undantag till skydd för SJ:s godstrafik.

³ Charter- och nattågstrafiken avreglerades 2007. Landsöverskridande transittrafik i internationella sammanslutningar har fri sedan 1996, dock utan praktiskt betydelse eller effekt. Lokal och regional avtalstrafik har varit öppen för anbudskonkurrens sedan 1990-talet I och med att trafikhuvudmännen gavs ansvaret för järnvägstrafiken (1988) fick de också möjlighet att upphandla trafiken från andra operatörer än SJ. Vid den första upphandlingen av tågtrafik i Småland, med trafikstart 1990, kom SJ:s monopol på tågtrafik att brytas, och ett fyraårigt avtal tecknades med BK Tåg. Från och med trafikåret juni 1993 – juni 1994 konkurrensutsattes statens köp av de företagsekonomiskt olönsamma interregionala persontransporterna för första gången genom anbudsupphandling i stället för genom omförhandlingar av avtalen med SJ. Inte förrän från trafikåret 2000 vanns dock upphandlingen av någon annan än SJ (Tågkompaniet på nattrafik till Norrland, Sydvästen på Väst kustbanan, BSM Tåg Töreboda – Nässjö).

persontrafikföretagen är verksamma i den kommersiella delen av persontrafiken.

3.2 Infrastruktur tjänsten (framkomlighetstjänsten) och infrastruktur förvaltarna

Infrastrukturen består av spåranläggningar och andra fasta anläggningar som hör till och används i järnvägssystemet. Järnvägens alla anläggningar ingår i och utgör grund för tillhandahållandet av de tjänster som järnvägsföretagen efterfrågar och behöver för att i sin tur kunna erbjuda transporttjänster till godskunder och resenärer. Tjänster som består i att tillhandahålla framkomlighet på infrastrukturen och gör det möjligt att nyttja denna för tågtrafik benämns i det fortsatta framkomlighetstjänst. Spåren har olika användning beroende på ändamålet för förflyttningen av tåg och vagnar. Det kan t.ex. vara samma järnvägsspår som används för att transportera resenärer och gods till deras destination som de som används för att kunna ansluta tillhandahålla tjänster som verkstadsunderhåll, uppställning av fordon, växling och andra för järnvägen nödvändiga stödtjänster. Tillträdet till infrastruktur måste vara öppen för alla för att systemet ska fungera.

Infrastrukturen består till övervägande del av statliga spår och spåranläggningar som drivs mot samhällsekonomiska mål. Trafikverket är med några undantag förvaltare av den allmänt upplåtta järnvägsinfrastrukturen i Sverige, dvs. de statliga spåren. Men det finns också järnvägsnät som ägs och förvaltas av privata eller kommunala infrastruktur förvaltare.

Normalt bedrivs infrastruktur förvaltning åtskilt från trafikverksamheten. Undantag är bl.a. Arlandabanan och Inlandsbanan. Det statliga företaget Arlanda Infrastructure AB äger infrastrukturen men har upplåtit nyttjanderätten till det privata företaget A-Train AB som både förvaltar och driver trafiken på banan. Inlandsbanan ägs gemensamt av kommunerna utmed banan genom bolaget Inlandsbanan AB (IBAB). IBAB är

förvaltare av banan medan trafiken bedrivs i dess dotterbolag Inlandståget AB.

Bygg- och underhållsarbeten på järnvägens infrastruktur utförs vanligen av fristående entreprenörer efter upphandling av infrastrukturförvaltaren. Det finns ett flertal sådana verksamma företag i Sverige, både svenska och utländska.

3.3 Kringtjänster

Transporttjänster på järnvägsmarknaden sätts samman med hjälp av fordon, en framkomlighetstjänst och för transporters utförande nödvändiga kringtjänster. Med kringtjänst avses här olika depå- eller stödtjänster till järnvägstransporter, inkl. anläggningar för dessa, såsom lättare och tyngre underhåll av fordon, bränslepåfyllning, kraftförsörjning m.m. liksom tjänster som rangering, växling, godshantering, stationstjänster osv. Sådana tjänster utförs antingen av den som äger och förvaltar den aktuella anläggningen eller av fristående tjänsteleverantörer som hyr in sig i anläggningen. I extremfallet utgörs kringtjänsten helt enkelt av en uppställningsplats för fordon.

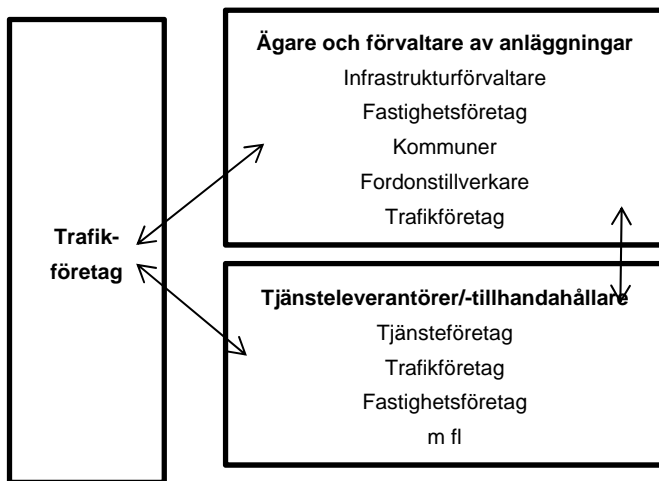
I den mån tjänsterna och/eller dess anläggningar är unika till sitt utförande eller lokalisering, dvs. det i praktiken inte finns något jämförbart alternativ att vända sig till, är de att se som *strategiska gemensamma funktioner*. Sådana funktioner måste vara tillgängliga för alla användare av järnvägssystemet för att systemet ska kunna fungera och det är därför viktigt med ett öppet tillträde på konkurrensneutrala villkor. Det finns också tjänster och anläggningar för tjänster som inte är unika och som därför kan och bör tillhandahållas på kommersiella villkor. Tillgången på kringtjänster säkerställs därför genom särskild reglering i järnvägslagen.

Anläggningarna ägs, förvaltas och drivs av privata och offentligägda företag. I Sverige är det dock inte alltid den som äger anläggningen som också utför tjänsten, utan tjänsteföretag kan hyra in sig och mot avtal bedriva verksamhet hos stora anlägg-

ningsförvaltare. Det statliga bolaget Jernhusen äger en stor del av den mark och de anläggningar som används för kringtjänster i järnvägssystemet. Därutöver finns ett stort antal både stora och små företag på kringtjänstmarknaden. I stor utsträckning är dessa fristående företag men det förekommer också att tjänsteverksamhet bedrivs integrerat med trafik- eller infrastrukturverksamhet.

Marknaden för kringtjänster beskrivs översiktligt i figuren nedan.

Figur 3.2 Marknaden för kringtjänster



Även om begreppet kringtjänster omfattar såväl tjänsten som den anläggning där tjänsten utförs kan kringtjänstmarknaden sägas bestå av två olika delmarknader; tillhandahållande av anläggningar och tillhandahållande av tjänster. Aktörerna på de båda delmarknaderna är dock ibland desamma och det finns både aktörer som enbart tillhandahåller själva anläggningen, aktörer

som enbart tillhandahåller tjänsten och aktörer som förenar de båda verksamheterna.

Ägare och förvaltare av anläggningar

Anläggningsdelen kan grovt sägas bestå av järnvägsmark samt tillhörande depå-, stations- och terminalbyggnader. Aktörer på denna del av marknaden är fastighetsföretag, (statliga, kommunala, privata) infrastrukturförvaltare med uppställnings- och sidospår eller anslutningsspår till kringtjänstanläggningar, kommuner i egenskap av ägare av hamnar, terminaler och stationer, fordonstillverkare och trafikföretag med egna depåer. Det statliga bolaget Jernhusen, bildat ur SJ:s fastighetsdivision, är en av de viktigaste fastighetsförvaltarna i dag. Jernhusen äger och förvaltar i dag 47 fastigheter med stationshus (däribland de största i Stockholm, Göteborg och Malmö) av landets cirka 580 bytespunkter. En viktig del i anläggningen utgörs av den infrastruktur som befinner sig inom depåer, terminaler, stationer m.m. Detta medför att en ren infrastrukturförvaltare också ofta är förvaltare av åtminstone delar av anläggningar för tjänster. Trafikverket förvaltar t.ex. infrastrukturen i stationer medan övriga delar förvaltas av andra, t.ex. Jernhusen.

Tjänsteleverantörer

Driften av olika verksamheter inom terminalerna och depåerna sköts av upphandlade entreprenörer såsom fristående lyft- eller underhållsföretag eller av (större) trafikföretag (med omfattande verksamhet vid depån). Dessa har i flertalet fall genom upphandlingen kommit att bli lokala monopol i utförandet av tjänsterna. Det förekommer också att ett eller flera (tjänste- eller trafik)företag hyr in sig i anläggningen och utnyttjar den både för eget bruk och levererar tjänster till andra. Men leverantör av

tjänster kan också vara en anläggningsägare/fastighetsföretag som själv tillhandahåller tjänster vid den egna anläggningen.

Trafikföretag

Köpare av tjänster och tillgång till anläggningar för tjänster är trafikföretag och organisationer av trafik såsom regionala kollektivtrafikhuvudmän samt speditörer och större godskunder. Det är enbart tjänster som riktar sig till dessa som omfattas av direktivets tillträdesregler om ett öppet, icke-diskriminerande tillträde. Frågan om kringtjänstmarknaden och dess funktion utvecklas vidare i kapitel 7.

3.4 Myndigheterna

All järnvägsverksamhet står under tillsyn av tillsynsmyndigheten *Transportstyrelsen*. Tillsynsverksamheten omfattar kontroll av att gällande krav på marknaden följs, övervakning av marknadens utveckling och funktion i förhållande till politikens förväntningar samt prövning av tvist och fastställelse av villkor. Transportstyrelsen ansvarar också för det omfattande regelverk som styr marknaden samt prövar ansökningar och ger tillstånd för järnvägsverksamhet. På järnvägsområdet är det således Transportstyrelsen som fullgör EU-uppgifterna som säkerhetsmyndighet, tillståndsmyndighet och regleringsorgan. Olycksutredande organ är *Statens Haverikommission*.

Trafikverket förvaltar, utvecklar och tillhandahåller den statligt ägda infrastrukturen. Som ovan nämnts förvaltar Trafikverket också delar av anläggningar för tjänster i form av den infrastruktur som finns i depåer, terminaler och stationer och vars övriga delar förvaltas av andra. På uppdrag av regeringen tar verket fram en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av det svenska transportsystemet (indikativ strategi) för järnvägen och de andra trafikslagen. Trafikverket har också

ansvar för att tillhandahålla framkomlighet på det statliga järnvägsnätet och fördelar därför bankapacitet på detta enligt lagens regler och metoder. Trafikverket ansvarar därtill också för att upphandla samhällsekonomiskt lönsam men företagsekonomiskt olönsam (långväga) järnvägstrafik på interregionala sträckor.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i länen planerar för och upphandlar kollektivtrafik med bland annat järnväg.

3.5 Från monopol till konkurrens

Som nämnts har den svenska marknaden för järnvägstransporter genomgått en stegvis process från en sluten monopolmarknad till en helt öppen konkurrensmarknad. Det reformarbete som har pågått i över 20 år har resulterat i stora förändringar för svensk tågtrafik. Många stegvisa beslut har lett till att såväl gods- som persontrafik på järnväg i dag är öppen för konkurrens, antingen i form av kommersiell trafik helt finansierad av resenärer och godskunder eller offentligt finansierad trafik som upphandlas i konkurrens. Järnvägens infrastruktur är separerad från trafiken och finansieras av staten kompletterat med avgifter från dem som trafikerar den. Syftet med marknadsöppningen har varit att stimulera utvecklingen av järnvägstrafiken och att resenärers och godsköparens behov och önskemål ska tillgodoses på ett bättre sätt.

Den stegvisa avregleringen från monopol till marknad har delvis skett genom att lätta på eller ta bort regler som hindrar etablering. Men det stegvisa reformarbetet kan också ses som ett sätt att reglera fram en fungerande konkurrensmarknad som utan sådan marknadsreglering sannolikt aldrig hade uppstått eller kunnat fungera effektivt.

Till skillnad från annan reglering i syfte att säkerställa hänsyn till säkerhet, hälsa eller driftskompatibilitet kan således *marknadsreglering*, såsom tillträdesreglering eller regler för att begränsa och styra dominerande aktörers handlingsutrymme, ge förutsättningar för effektiva och fungerande marknader som

annars kännetecknas av olika former av marknadsimperfectioner (naturliga monopol, externa effekter, transaktionskostnader och informationsproblem). Av- eller omreglering av tidigare formella monopolmarknader brukar därför normalt, åtminstone inledningsvis, kräva viss marknadsreglering för att marknaden ska kunna utvecklas till en fungerande konkurrensmarknad.

På den svenska marknaden för järnvägstransporter gäller således att alla utövare (järnvägsföretag och andra som vill organisera trafik) och som uppfyller marknadsvillkoren får rätt att etablera järnvägstrafik i syfte att befordra passagerare och gods på svenska järnvägsnät. Som en första förutsättning för etablering på marknaden och tillträdesrätt till järnvägsinfrastrukturen (trafikeringsrätt) gäller därför krav på marknadstillstånd (licens).

Licens, säkerhetsintyg och särskilt tillstånd

Alla järnvägsföretag som godkänts och har sådan licens från behörig myndighet har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet för att trafikera spåren. Det gäller såväl gods- som persontrafik. Även andra företag kan organisera trafik, även om de inte utför den själva. Det gäller till exempel industriföretag som önskar bedriva godstransporter i egen regi eller kommunala trafikhuvudmän som vill ha järnvägstrafik i sitt utbud av kollektivtrafik. Denna möjlighet för s.k. auktoriserade sökande att söka om och teckna avtal om kapacitet har hittills varit unik i Sverige.

I enlighet med EU:s säkerhetsdirektiv ska vidare järnvägsföretag, innan de startar verksamhet på en medlemsstats territorium, ha ett säkerhetsintyg utfärdat av den behöriga myndigheten i denna medlemsstat. Intyget, som utfärdas med stöd av nationella regler, omfattar järnvägsföretagets alla trafikområden. För att kunna utföra järnvägstrafik måste verksamhetsutövaren således normalt ha både licens och säkerhetsintyg.

För vissa företag som utför järnvägstrafik som inte är gränsöverskridande och i begränsad omfattning finns möjlighet att bevilja ett särskilt nationellt tillstånd som endast gäller i Sverige.

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

Genom det särskilda tillståndet har samtliga möjligheter till undantag som EU-regleringen ger utnyttjats för att undvika onödig administrativ belastning för vissa mindre järnvägsföretag.

4 SERA-direktivet – syfte och innehåll

4.1 Inledning

SERA-direktivet ska samla, förenkla och förtydliga regleringen på järnvägsområdet ...

Det uttalade syftet bakom det s.k. SERA-direktivet (Single European Railway Area) är att förenkla, förtydliga och till viss del modernisera huvuddelen av den EU-reglering på järnvägsområdet som tillkom 2001 genom antagandet av det s.k. första järnvägs-paketets rättsakter (direktiv 2001/12/EG om ändring av direktiv 91/440/EEG, direktiv 2001/13/EG om ändring av direktiv 95/18/EG, direktiv 2001/14/EG och direktiv 2001/16/EG).

SERA-direktivet ersätter direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG, som upphävts. SERA-direktivet innehåller huvudsakligen bestämmelser om förvaltning av järnvägsinfrastruktur och olika typer av depåanläggningar, om drift av järnvägstrafik och förvaltning av järnvägsföretag, om utfärdande och återkallelse av licenser för järnvägsföretag samt om principer och förfaranden tillämpliga vid fastställande och uttag av banavgifter och vid tilldelning av infrastrukturkapacitet. Därtill innehåller direktivet också bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter rörande effektiva tillsynsorgan och deras tillsyn, liksom om medlemsstaternas finansiering och styrning av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling.

Förenklingen består främst i att de upphävda direktivens bestämmelser samlas i SERA-direktivet. Vissa av dessa

bestämmelser har inte ändrats alls i samband med överflyttningen. Flera har dock ändrats i förtydligande och moderniserande syfte. De senare ändringarna har resulterat i att många bestämmelser uppvisar en ganska hög grad av detaljreglering. Därtill har som sagt även ett nytt område reglerats – statlig finansiering och styrning av vidmakthållande och utveckling av järnvägsinfrastruktur.

... men det primära syftet är att effektivisera järnvägssystemet och konkurrensutsätta trafiken

Det primära bakomliggande syftet med bestämmelserna är dock oförändrat. Det har i själva verket legat fast ända sedan 1991 då direktiv 91/440/EEG antogs. I skälen till det direktivet angavs att: "... En större integrering av gemenskapens transportsektor är en viktig del av den inre marknaden och järnvägar är en viktig del av gemenskapens transportsektor. Effektiviteten hos järnvägssystemet bör förbättras för att det skall kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad med hänsyn till järnvägarnas speciella karaktär...". SERA-direktivets bestämmelser är alltså ytterst en reglering av marknaden och marknadsförhållandena i syfte att effektivisera järnvägssystemet och skapa en bättre fungerande marknad.

Regleringen i SERA-direktivet är i huvudsak en *marknadsreglering* (begreppet beskrivs närmare i kapitel 3) som syftar till att öppna järnvägsmarknaden och bättre integrera järnvägen som en del av den inre marknaden. Järnvägssektorn ska bli effektiv och konkurrenskraftig. Reglerna ska ge förutsättningar för en konkurrensutsatt och marknadsstyrd utveckling av järnvägstrafiken samtidigt som medlemsstaterna med hjälp av offentliga medel ska kunna driva och utveckla lämplig järnvägsinfrastruktur. Järnvägsföretag ska agera på ett marknadsorienterat sätt och kunna anpassa sig till marknadens behov. De ska därför ha en status som oberoende aktörer från offentligt förvaltd och finansierad verksamhet.

En gemensam strategi...

Fram till 2001 saknades dock en gemensam strategi på EU-nivå för hur denna effektivisering skulle åstadkommas. I samband med antagandet av det första järnvägspaketet fick principen att tillträdet till järnvägsinfrastrukturen och andra viktiga systemfunktioner skulle vara öppet och på icke-diskriminerande villkor tillkomma varje järnvägsföretag på allvar genomslag i EU-rätten. Tidigare hade sådant tillträde nästan uteslutande tillkommit sammanslutningar av samarbetande järnvägsföretag. Genom det första järnvägspaketet fick alla järnvägsföretag som bedriver godstransporter på järnväg rätten till icke-diskriminerande tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen på ett särskilt definierat Europeiskt järnvägsnät. Genom denna ändring accepterades i praktiken att EU:s järnvägsreglering framöver skulle bygga på alla viktigare inslag i kommissionens vitbok från 1996 (*A Strategy for Revitalising the Community's Railways*). I den senare föreslås att EU som strategi för att effektivisera järnvägen dels bör försöka åstadkomma konkurrens om transportkunderna mellan järnvägsföretag, dels ökad driftskompatibilitet i järnvägstrafiken genom insatser för successivt ökad grad av teknisk enhetlighet.

De påföljande andra och tredje järnvägspaketen bekräftade genomslaget för denna gemensamma strategi. Först genom att öppna all infrastruktur på samtliga nationella järnvägsnät inom EU för tillträde för järnvägsföretag som bedriver gods-transporter (2006). Därefter genom att öppna all infrastruktur på samtliga nationella järnvägsnät inom EU för järnvägsföretag som bedriver internationella persontransporter på järnväg (2010). I det fjärde järnvägspaketet, som för närvarande är föremål för förhandlingar mellan de lagstiftande institutionerna i EU, föreslås även att alla järnvägsföretag som bedriver nationella persontransporter på järnväg ska ges motsvarande tillträdes- och utnyttjanderättigheter. Däremot gjordes inga materiella förändringar av bestämmelserna om järnvägsföretags rätt till öppet infrastruktur tillträde i samband med deras överflyttning till SERA-direktivet.

... ska tillämpas på olika organisationsmodeller

Även om EU:s institutioner och medlemsstater står bakom att konkurrens om transportkunderna mellan järnvägsföretag ska vara ett bärande inslag i den gemensamma effektiviseringsstrategin, så råder det oenighet om framförallt vilka strukturella marknadsförutsättningar som krävs för att effektiv konkurrens ska kunna uppstå. Denna oenighet tar sig i SERA-direktivet främst uttryck i att bestämmelserna med krav på olika typer av funktionell separation förblev oförändrade i samband med överflyttningen till SERA-direktivet. Innan dessa bestämmelser ändras kommer det ganska stora antal olika modeller för organisering av järnvägssystemet som idag finns i de olika medlemsländerna sannolikt att bestå. Vissa av dessa bygger på en ganska hög grad av organisatorisk integration av olika viktiga systemgemensamma funktioner. Andra, som t ex den svenska och den brittiska, kännetecknas däremot av ganska långt driven organisatorisk separation.

I Sverige har, som beskrivits tidigare, en organisatorisk separation genomförts mellan den konkurrensutsatta trafikverksamheten och infrastrukturverksamhet som utförs i offentliga eller privata monopol. Med något undantag ägs och bedrivs trafik och infrastruktur i olika bolag eller organ. Detta minskar behovet av att kontrollera förekomsten av eventuella subventionsströmmar mellan de båda verksamheterna.

Som också nämnts har i takt med att marknaden stegvis om- och avreglerats antalet aktörer på den svenska marknaden ökat. Den svenska järnvägsmarknaden och dess delmarknader består därför idag av ett förhållandevis stort antal aktörer som antingen äger och förvaltar infrastruktur och anläggningar för kringtjänster eller bedriver trafik i egen eller annans regi. Därtill finns ett flertal företag som erbjuder kringtjänster på andras anläggningar. Endast ett fåtal av företagen bedriver verksamhet på ett sätt eller i sådan omfattning som direktivet syftar till att reglera. Flertalet är istället små och bedriver en verksamhet som har liten eller ingen inverkan på marknads funktionssätt eller på järnvägssystemet i stort. I syfte att undvika detaljreglering och

onödig administrativ belastning bör därför dessa, där direktivet så medger, undantas från onödig marknadsreglering.

Moderniseringen har medfört ökad detaljreglering men också ökad transparens

De principer som ligger till grund för bestämmelserna i SERA-direktivet är i stort desamma som i tidigare direktiv. I samband med överflyttningen till SERA-direktivet har dock ett ganska stort antal bestämmelser ändrats i förtydligande och moderniserande syfte. Det gäller t.ex. regleringen av järnvägsföretags tillträde till och utnyttjande av olika kringtjänster som tillhandahålls i depåer och terminaler av olika slag, som utökats rejält. Regleringen av tillsynsmyndighetens befogenheter, ansvar och självständiga ställning är ett annat exempel. I dessa och andra delar har regelverket anpassats för att ta tillvara de tillämpningserfarenheter som vunnits sedan 2001. Inte minst erfarenheterna av att bestämmelserna ska garantera icke-diskriminerande konkurrens mellan järnvägsföretag i såväl vertikalt integrerade som separerade järnvägssystem. Moderniseringen och förtydligandet av regelverket har dock fått till följd att graden av detaljreglering ökat ytterligare i och med antagandet av SERA-direktivet. Orsaken bakom valet av denna regleringsteknik är inte uttryckligen angiven.

Oavsett bakomliggande skäl innebär den ökade graden av detaljreglering att medlemsstaternas utrymme att välja mellan olika införlivandelösningar begränsas. Det riskerar i sin tur att skapa svårigheter för medlemsstaterna att utforma införlivandelösningar som smidigt passar in i de nationella modeller för organisation av järnvägssystemet som valts och de olika marknadsförutsättningar som skapats genom dessa val. Detaljregleringen ökar dock kommissionens möjligheter att enkelt kontrollera införlivandelösningarnas överensstämmelse med direktivets bestämmelser. Den ger därför också kommissionen ett bättre utgångsläge om och när den väljer att driva överträdelseärenden mot medlemsstaterna.

Moderniseringen av regelverket introducerar också ett nytt inslag i den ovan nämnda gemensamma strategin för att effektivisera järnvägssystemet. Ett antal bestämmelser i SERA-direktivet syftar i själva verket till att öka transparensen i de processer som rör medlemsstaternas finansiering av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling. Det kan möjligen betraktas som ett försök att börja bredda den gemensamma effektiviseringsstrategin i syfte att även inkludera viss utbudsstyrning på EU-nivå av vidmakthållandet och utvecklingen av järnvägens infrastruktur. Tidigare har strategin endast syftat till att inom ramen för bibehållen eller ökad säkerhet åstadkomma större teknisk enhetlighet mellan järnvägssystemen i Europa (ökad driftskompatibilitet) samt konkurrens mellan järnvägsföretag på järnvägens transportmarknader. Inom ramen för det senare syftet har det sedan 2001 funnits harmoniserade bestämmelser om styrning av kapacitetsutbudet på befintlig infrastruktur. De syftar dels till att garantera järnvägsföretagen icke-diskriminerande utnyttjande av infrastrukturen, dels till att garantera den gränsöverskridande trafiken ändamålsenlig infrastrukturkapacitet.

Anpassning till Lissabonfördraget

En ytterligare nyhet är att SERA-direktivet anpassats till Lissabonfördraget. Ett uttryck för detta är direktivets bestämmelser i ett flertal fall bemyndigar kommissionen att inom ramen för kommittéförfarande anta s.k. genomförandeakter. I ett fåtal fall bemyndigas kommissionen även att anta s.k. delegerade akter. Det innebär att ett ganska stort antal bestämmelser i SERA-direktivet inom ganska snar framtid kommer att få sin innebörd preciserad i detaljerade bestämmelser i genomförande- och delegerade akter. Det gäller främst, men inte uteslutande, bestämmelserna om banavgifter och kapacitetstilldelning.

Avslutningsvis bör också nämnas att SERA-direktivet inte syftar till att reglera järnvägssäkerhet eller driftskompatibilitet.

Dessa två områden är reglerade i särskilda direktiv – det s.k. driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG) och det s.k. järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG).

4.2 SERA-direktivets innehåll

I denna punkt redovisas översiktligt SERA-direktivets innehåll. Framställningen är huvudsakligen inriktad mot att beskriva de materiella förändringar regelverket genomgått i samband med SERA-direktivets tillkomst. I förekommande fall anges också översiktligt om förändringarna anses föranleda behov av införlivandeåtgärder samt i sådana fall var diskussionen om dessa återfinns i promemorian. Redovisningen nedan följer direktivets kapitel- och avsnittsindelning.

4.2.1 Syfte, tillämpningsområde och definitioner

Kapitlet reglerar direktivets syfte, tillämpningsområde, undantag från tillämpningsområdet och definitioner. Bestämmelserna om syfte och tillämpningsområde har endast ändrats redaktionellt. Det betyder att direktivets bestämmelser generellt sett är tillämpliga på förvaltning av infrastruktur och på inrikes och internationella järnvägstransporter som utförs av järnvägsföretag. Därtill är de tillämpliga vid utfärdande, förnyande och ändring av tillstånd (licens) för järnvägsföretag. Slutligen är de också i vid mening tillämpliga på tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och på fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

Medlemsstaterna får dock i särskilt angivna fall undanta vissa typer av järnvägsföretag och järnvägsnät eller annan järnvägsinfrastruktur från alla eller vissa bestämmelser i direktivet. Dessa undantagsbestämmelser har också förändrats redaktionellt, men i vissa avseenden också materiellt. Det gäller framförallt

tillkomsten av en helt ny undantagsbestämmelse (art 2.4), men också en ändring av artikel 2.1.

Tillsammans med övriga, materiellt sett oförändrade, undantagsbestämmelser ges medlemsstaterna ganska goda möjligheter att undanta olika, och från konkurrenssynpunkt oväsentliga, delar av järnvägssystemet från hela eller delar av direktivets reglering. Hur dessa undantagsbestämmelser bör avspeglas i järnvägslagen (2004:519) diskuteras i kapitel 6. För denna diskussion är också vissa av direktivets definitioner, särskilt definitionen av järnvägsinfrastruktur, av betydelse.

Artikel 3 i SERA-direktivet innehåller trettio definitioner. Av dessa är ett tjugotal helt nya. De övriga har flyttats över från direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG. I samband därmed har de flesta av dem ändrats redaktionellt. Några definitioner har också ändrats marginellt i förtydligande syfte. Direktivets helt nya definitioner avspeglar främst att regleringen i SERA-direktivet utökats i jämförelse med de rättsakter det ersätter. Tidigare oreglerade områden, som formerna för statens finansiering av infrastrukturens vidmakthållande och utveckling, har i SERA-direktivet reglerats. Därtill har också några tidigare reglerade områden blivit föremål för utökad reglering i SERA-direktivet, t ex. järnvägsföretagens tillträde till och utnyttjande av olika depå- och terminalfunktioner.

4.2.2 Utveckling av unionens järnvägar

Kapitlets bestämmelser reglerar huvudsakligen samma områden som tidigare reglerades i direktiv 91/440/EEG. Ett fåtal bestämmelser i kapitlets avsnitt 3 och 4 rör dock områden som tidigare reglerades i direktiv 2001/14/EG. Därtill har ett helt nytt regleringsområde tillkommit – internationella överenskommelser om gränsöverskridande trafik. Kapitlets bestämmelser återfinns i följande sex avsnitt, som i tur och ordning rör:

1. förvaltningsmässigt oberoende för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och krav på järnvägsföretags förvaltning enligt kommersiella principer,
2. räkenskapsmässigt och organisatoriskt särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter och av olika typer av transportverksamheter,
3. förbättring av järnvägssektorns finansiella läge (krav på styrning av finansieringen av infrastrukturens vidmakthållande och utveckling)
4. järnvägsföretags tillträdesrätt till järnvägsinfrastruktur samt till järnvägstjänster och de anläggningar i vilka de produceras (s.k. kringtjänster som vanligen tillhandahålls i särskilda anläggningar för tjänster),
5. krav på gränsöverskridande (bilaterala och unilaterala) överenskommelser på järnvägsområdet som medlemsstater ingår eller har ingått,
6. kommissionens marknadsövervakande uppgifter.

Bestämmelserna i avsnitt 1 om järnvägsföretags förvaltning enligt kommersiella principer har ändrats en del i förtydligande syfte. Dessa ändringar har dock ingen betydelse för svenskt vidkommande, eftersom de statligt ägda järnvägsföretagen sedan länge haft renodlat kommersiella uppdrag. Övriga bestämmelser i avsnittet har inte ändrats alls, eller endast redaktionellt. Införlivandet av avsnittets bestämmelser bedöms därför inte kräva några särskilda åtgärder.

Utöver rena redaktionella ändringar är det i avsnitt 2 endast bestämmelserna om särredovisning som ändrats i samband med SERA-direktivets tillkomst. De principiellt viktiga bestämmelserna om oberoende i fråga om en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter (vertikal separation) flyttades oförändrade över från direktiv 91/440/EEG. De var på grund av av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet om behandling av omarbetningar av rättsakter därför inte ens öppna för förhandling om ändringar. Dessa bestämmelser föreslås dock bli

kraftigt förändrade i kommissionens förslag till ändring av SERA-direktivet, som ingår i det s.k. fjärde järnvägspaketet. Några av de förändrade bestämmelserna om särredovisning bedöms kräva ändringar i järnvägslagen (2004:519), som diskuteras närmare i kapitel 9.

Bestämmelserna i avsnitt 3 rör dels finansiering av infrastrukturförvalterars verksamhet (art 8), dels former för reglering av vissa skulder för offentligt ägda järnvägsföretag. Bestämmelserna i artikel 8 är delvis nya, men bygger på principer som tidigare reglerades i direktiv 91/440/EEG och 2001/14/EG (art. 7 respektive art. 4 och 6). De nya bestämmelserna rör framförallt krav på medlemsstaterna att upprätta och publicera en indikativ strategi för utveckling av infrastruktur samt krav på infrastrukturförvaltare att upprätta verksamhetsplaner. Dessa krav bedöms kräva vissa anpassningar av processer för och instrument i statens styrning av finansieringen med allmänna medel av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling. Därtill bedöms även att kravet på att infrastrukturförvaltare ska upprätta en särskild verksamhetsplan kräva ändringar i järnvägslagen. Dessa frågor samt hur de från införlivandesynpunkt bör hanteras diskuteras mer ingående i kapitel 8. Bestämmelserna i SERA-direktivets artikel 9 gäller endast för reglering av skulder som uppkommit före den 15 mars 2001 och som förhindrar en sund finansiell förvaltning av offentligt ägda järnvägsföretag. I samband med att SJ ombildades till ett antal bolag 2001 genomfördes i särskild ordning en reglering av affärsverkets upplupna skulder. Inga andra järnvägsföretag än de statligt ägda järnvägsföretagen ägs eller kontrolleras idag av det allmänna. Bestämmelserna i artikel 9 har därför ingen relevans för förhållandena på den svenska järnvägsmarknaden och kräver därför inga införlivandeåtgärder.

Ett flertal bestämmelser i Avsnitt 4 har ändrats i förtydligande syfte i samband med att de flyttats över och samlats ihop i SERA-direktivet. Dessa ändringar återfinns i artiklarna 10 – 12, som rör järnvägsföretagens rätt till infrastruktur tillträde för person- och godstransporter. De materiella ändringarna rör

endast bestämmelserna i artikel 11 och 12, som avser medlemsstaternas rätt att i olika avseende begränsa möjligheterna för aktörer med tillträdesrätt till infrastruktur att betjäna marknaden för internationella persontransporter, för att därigenom kunna skydda skattefinansierad nationell persontrafik på järnväg från konkurrens. Inga av dessa ändringar bedöms dock nödvändiga för några särskilda införlivandeåtgärder. Skälet är att de svenska marknaderna för persontrafik på järnväg genom riksdagsbeslut är helt öppna för konkurrens.

I artikel 13 har ett antal helt nya bestämmelser om järnvägsföretags tillträde till s.k. kringtjänster, och de anläggningar (terminaler, depåer etc.) i vilka de vanligen produceras, införts. I samma artikel återfinns också helt nya bestämmelser om skyldigheter för sådana som tillhandahåller kringtjänster och förvaltar anläggningar i vilka de produceras som specificeras i punkt 2 i bilaga II till direktivet. Bland annat rörande skyldighet för vissa järnvägsföretag eller ägare av sådana att räkenskapsmässigt särskilja kringtjänstverksamheten från annan verksamhet. Flera av de nya bestämmelserna bedöms kräva ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen. Hur artikel 13 och bilaga II bör införlivas diskuteras i kapitel 6 och 7.

I avsnitt 4 finns också tre bestämmelser som bemyndigar kommissionen att besluta om genomförandeakter i syfte att säkerställa ett harmoniserat införlivande. Det första rör fastställande av förfaranden och kriterier för nationell myndighets bedömning av om viss persontrafik har som huvudsakligt syfte att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater (art 10.4). Det andra (art. 12.5) rör fastställande av villkor för förfaranden och kriterier för tillämpning av bestämmelserna i artikel 12.1–4. Dessa bestämmelser reglerar en av de ovan nämnda begränsningsmöjligheterna för medlemsstaterna att kunna skydda viss nationell persontrafik på järnväg från konkurrens. Möjligheten ifråga avser rätt att ta ut särskilda skatter från persontrafik, som inte är skattefinansierad. Syftet med skatteuttaget ska, om det utnyttjas, vara att kompensera skattefinansierad persontrafik som för sådana intäktsförluster

som konkurrensen med icke upphandlad persontrafik ger upphov till. Det tredje fallet rör fastställande av kriterier och procedurer som ska gälla för järnvägsföretags tillträde till kringtjänster inklusive sådana terminal- och depåanläggningar som de vanligen produceras i. Endast det första av dessa bemyndiganden är förenat med en tidsgräns, som dock infaller ett halvår efter att direktivet ska vara genomfört. I dagsläget är det dock inget som talar för att kommissionen avser att besluta om genomförandeakter på grundval av dessa bemyndiganden innan den 16 juni 2015. Det är med andra ord nödvändigt att vidta åtminstone vissa införlivandeåtgärder, som rör bestämmelser i artiklarna 10 och 13, trots att dessa kanske inom kort kommer att ersättas av genomförandeakter med harmoniserade genomförandebestämmelser. Dessa åtgärder diskuteras närmare i kapitel 6 och 7.

I avsnitt 5 finns helt nya bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter när s.k. gränsöverskridande överenskommelser som rör järnvägsområdet görs. Bestämmelserna, som syftar till att undanröja risken för konkurrenshämmande särbehandling av vissa järnvägsföretag, bedöms inte föranleda några ändringar i svensk rätt. Däremot behöver vissa andra typer av åtgärder vidtas för att Sverige ska kunna anses respektera dessa bestämmelser. De består i att Regeringskansliet behöver gå igenom befintliga överenskommelser om gränsöverskridande järnvägstrafik och inom ramen för ett notifieringsförfarande sända över de överenskommelser till kommissionen som inte kan anses obsoleta och i övriga fall säga upp överenskommelserna ifråga. Därtill består åtgärderna i att inom regeringskansliet inrätta en rutin för anmälan till kommissionen för användning i de fall nya internationella överenskommelser om gränsöverskridande järnvägstrafik blir aktuella.

Kapitlets avslutande avsnitt 6 innehåller bestämmelser om kommissionens marknadsövervakande roll. Dessa nödvändiggör inga särskilda införlivandeåtgärder, åtminstone inte för tillfället. I artikel 16.5 åläggs dock medlemsstaterna att årligen förse kommissionen med sådan information om järnvägsmarknadens

utveckling som denna behöver i sin marknadsövervakande roll. I artikel 16.6 bemyndigas också kommissionen att i genomförandeakter specificera denna information från medlemsstaterna. I dagsläget arbetar kommissionen med att utarbeta ett förslag till sådan genomförandeakt. När denna beslutats är det inte uteslutet författningsändringar kommer att krävas för att möjliggöra insamling av de uppgifter som specificeras i den kommande genomförandeakten.

4.2.3 Tillstånd för järnvägsföretag

Kapitlet, som rör tillstånd (licens) för järnvägsföretag, är indelat i 3 avsnitt – tillståndsmyndighet, villkor för meddelande av tillstånd och tillståndets giltighet. Kapitlets bestämmelser, liksom innehållet i bilaga III, återfanns tidigare i direktiv 95/18/EG. I samband med överflyttningen till SERA-direktivet har flera bestämmelser ändrats redaktionellt eller förtydligats. Det gäller framförallt bestämmelserna i avsnitten 2 och 3 om villkor för meddelande av tillstånd respektive om tillståndets giltighet. Därtill har några helt nya bestämmelser tillkommit. Dessa rör bemyndiganden av kommissionen, som dels får en mycket vidsträckt rätt att besluta om genomförandeakter som preciserar villkoren för att meddela tillstånd (art. 17.5), dels får ändra bilaga III genom beslut om delegerade akter (art. 20.5).

De nya respektive ändrade bestämmelserna i avsnitt 2 och 3 föranleder behov av överväganden om följdändringar i järnvägslagen, vilka diskuteras närmare i kapitel 5. De föranleder också behov av ändringar av järnvägsförordningen, vilka inte redovisas i denna promemoria. De senare ändringarna behövs för att införliva vissa av de förtydligade bestämmelserna i artiklarna 19, 20, 21, 22 och 24. I övrigt bedöms svensk rätt uppfylla kraven i direktivets kapitel III.

4.2.4 Uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet

Kapitlet, som är det mest omfattande och från marknadsregleringssynpunkt betydelsefulla i SERA-direktivet, innehåller ett stort antal bestämmelser som tidigare reglerades i direktiv 2001/14/EG. Kapitlet är indelat i 4 stycken avsnitt, som i tur och ordning är rubricerade:

1. generella principer,
2. infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster,
3. tilldelning av infrastrukturkapacitet,
4. regleringsorgan.

Av avsnittsrubrikerna framgår inte att kapitlet också innehåller bestämmelser om former för statens medverkan i infrastrukturens finansiering, som återfinns under avsnitt 2. Dessa bestämmelser är i ganska stor utsträckning helt nya, liksom flera av bestämmelserna om regleringsorgan. Flera bestämmelser har också i förtydligats i samband med att de flyttats över från direktiv 2001/14/EG. Huvuddelen av kapitlets bestämmelser har dock oförändrade eller endast redaktionellt förändrade flyttats över från sagda direktiv.

Avsnitt 1

I detta avsnitt, som främst behandlar krav på infrastrukturförvaltares järnvägsnätbeskrivningar och på avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, har regelverket blivit föremål för endast smärre förändringar. De rör nytillkomna krav på formerna för presentation och publicering av infrastrukturförvaltares s.k. järnvägsnätbeskrivning (art. 27). Dessa nya krav bedöms kunna införas genom förordningsändringar.

Avsnitt 2

I detta avsnitt återfinns bestämmelser som på ett eller annat sätt har med avgifter att göra. Såväl avgifter för användning av infrastruktur för tågtrafik, som för järnvägsföretags utnyttjande av s.k. kringtjänster. Som redan nämnts innehåller avsnittet också bestämmelser om krav på främst former för statlig finansiering av vidmakthållande och utveckling av infrastruktur. Flera av dessa bestämmelser är som sagt helt nya. Andra har genomgått materiella förändringar i samband med överflyttningen från direktiv 2001/14/EG.

När det gäller bestämmelserna om fastställande och uppbörd av avgifter i artikel 29 ligger dock de tidigare etablerade grundprinciperna i huvudsak fast. Medlemsstaterna ska med andra ord fortsatt ansvara för att det finns ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter. På samma sätt ska infrastrukturförvaltare även fortsatt ansvara för fastställande och uppbörd av infrastrukturavgifter. De ska också fortsatt tillämpa de av medlemsstaterna fastställda avgiftsramverkets bestämmelser på ett sätt som säkerställer icke-diskriminering och att samma avgiftsprinciper gäller på ett helt järnvägsnät. Avgiftsuttagen ska därtill också göras i enlighet med de principer som angetts i respektive infrastrukturförvaltares järnvägsnätbeskrivning. Infrastrukturförvaltare ska även fortsatt respektera konfidentiell företagsinformation som järnvägsföretag eller andra sökande tillhandahåller.

Två nya krav återfinns dock i artikel 29.1. Det första rör medlemsstaterna, som ska säkerställa att infrastrukturförvaltares järnvägsnätbeskrivningar återger bestämmelserna i detta ramverk, eller att dessa dokument hänvisar till en hemsida på internet där ramverkets bestämmelser är publicerade. Detta krav bedöms kunna införlivas genom ändring av järnvägsförordningen. Nytt är också att medlemsstaternas parlament, om vissa villkor är uppfyllda, ges rätt att granska och vid behov se över nivån på infrastrukturavgifterna. Detta krav bedöms inte kräva någon särskild införlivandeåtgärd.

Flera nya bestämmelser återfinns i artikel 30, som rör formerna för statlig finansiering av infrastrukturförvaltares verksamhet samt krav på att infrastrukturförvaltare ska inrätta och föra anläggningsregister. Överväganden om hur dessa frågor bör hanteras från införlivandesynpunkt diskuteras mer utförligt i kapitel 8.

Den sistnämnda frågan hänger också nära samman med frågor om principer för beräkning av infrastruktur- och andra avgifter, vilka främst är reglerade i artikel 31. Av skäl som redogörs för nedan kommer denna promemoria inte att innehålla några förslag på hur artikel 31 bör införlivas, med undantag för avgifter för tjänster enligt artikel 31.7. Sådana eventuella förslag kommer istället att presenteras vid senare tillfälle i en kompletterande promemoria. I denna kommer också frågan om hur bestämmelsen i artikel 30.8 bör införlivas att behandlas.

Artiklarna 31 och 32 innehåller bestämmelser om principer för beräkning av infrastrukturavgifter och undantag från dessa. Överväganden av hur införlivandet av ett flertal viktiga bestämmelser i dessa artiklar bör göras är dock i hög grad beroende av innebörden i den oförändrade skrivningen i artikel 31.3, som lyder ”avgifterna ... fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs”. Om denna skrivning ska anses avse trafikens totala (kortsiktiga) samhällsekonomiska marginalkostnader, eller något annat har länge varit omdebatterat. Hittills har dock inget auktoritativt svar kunnat ges på denna typ av frågor. Som en följd av denna oklarhet skiljer sig också medlemsstaternas avgiftsregelverk och tillämpningen av dem kraftigt avseende infrastrukturförvaltarens möjlighet att maximera sina avgiftsintäkter.

För att åstadkomma en högre grad av harmonisering har därför kommissionen, i andra stycket av artikel 31.3, bemyndigats att före den 16 juni 2015 i en genomförandeakt förtydliga hur den omtvistade kostnaden ska beräknas. Denna kommande genomförandeakt kan därför förutses ge avgörande ingångsvärden för överväganden om vilka förändringar av järnvägslagens bestämmelser om principer för beräkning av banavgift

som är nödvändiga. I dagsläget framstår det som sannolikt att genomförandeakten ifråga tidigast kommer att finnas på plats under hösten 2014.

Av detta skäl innehåller denna promemoria inga överväganden kring hur bestämmelserna i artiklarna 31, 32.1, första och andra stycket, 32.5, samt 34 bör införlivas. Den innehåller inte heller några överväganden om artiklarna 35 och 36 samt bilaga VI, punkt 2. Artikel 35 som rör verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande (kvalitetsavgifter) har inte ändrats alls i samband med tillkomsten av SERA-direktivet. Artikelns bestämmelser har dock kompletterats med nya bestämmelser i punkt 2 i den helt nya bilaga VI. Artikel 36, som rör bokningsavgifter, har endast ändrats i ett avseende. Den ger numer en obligatorisk skyldighet för infrastrukturförvaltare att använda bokningsavgifter. Bestämmelserna i artiklarna 35 och 36 samt i bilaga VI, punkt 2 rör med andra ord avgifter som ska främja ett effektivt utnyttjande av infrastrukturkapacitet. Överväganden kring om dessa bestämmelser bör föranleda några författningsändringar, bör därför göras i samband med ovan nämnda överväganden om vilka förändringar som krävs av järnvägslagens bestämmelser om fastställande och uttag av marginalkostnadsbaserade infrastrukturavgifter. De senare kan men måste inte innehålla en efterfrågestyrande kapacitetskomponent.

Överäganden om behovet av författningsändringar till följd av ovan nämnda avgiftsartiklar får som redan nämnts göras senare i en kompletterande promemoria, när innehållet i den kommande genomförandeakten kunnat analyseras. Av liknande skäl innehåller promemorian inte heller några överväganden kring hur bestämmelsen i 32.4 om differentiering av infrastrukturavgiften för att ge lokägare incitament att ETCS-utrusta sina fordon bör införlivas. Även i detta fall är det nödvändigt att invänta en kommande genomförandeakt med bestämmelser om sådan differentiering.

Av övriga bestämmelser i artikel 32 bedöms endast resterande bestämmelser i 32.1 (krav på indelning i marknadssegment samt att utvärdering av avgiftshöjningar göras i förhållande till denna

indelning innan höjning verkställs) samt bestämmelserna i 32.6 (specifikt transparenskrav) kräva överväganden om införlivande-åtgärder som kan behandlas i denna promemoria. Dessa återfinns i kapitel 11. I detta kapitel behandlas även hur bestämmelsen om infrastrukturförvaltares samarbete avseende avgiftssystem för fler än ett järnvägsnät (art. 37) bör införlivas.

Avsnitt 3

I detta avsnitt, som omfattar artiklarna 38–54, återfinns bestämmelser som på ett eller annat sätt har att göra med infrastrukturkapacitet; vem som har rätt att tilldela respektive tilldelas samt processen för tilldelning och därmed relaterade frågor. De flesta av avsnittets bestämmelser har oförändrade flyttats över från direktiv 2001/14/EG. Vissa bestämmelser är dock ändrade i förtydligande syfte och några helt nya bestämmelser har också tillkommit. De rör främst den enda principiellt sett större nyheten i avsnittet – att vissa andra aktörer än järnvägsföretag ska ha rätt att ansöka om och tilldelas infrastrukturkapacitet.

Bestämmelserna i artiklarna 38 och 39 är delvis ändrade i förtydligande syfte. Gällande svensk rätt bedöms dock redan uppfylla kraven i dessa bestämmelser.

I artikel 40 om infrastrukturförvaltares samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet för internationell tågtrafik har ett antal nya bestämmelser tillkommit. De innehåller visserligen inget principiellt nytt, men innehåller några nya krav (40.1 och 40.3–5) på detaljnivå som bedöms föranleda ändringar av järnvägsförordningen.

Artikel 41 innehåller helt nya bestämmelser om sökande, dvs. aktörer som har rätt att ansöka om och tilldelas infrastrukturkapacitet. Det principiellt nya med dessa bestämmelser är att det inte längre är möjligt för medlemsstaterna att välja om de ska införlivas. Bestämmelserna i artikel 41 bygger regleringstekniskt på delvis andra förutsättningar än den befintliga svenska

oharmoniserade regleringen av s.k. auktoriserade sökande. Det innebär i sin tur att bestämmelserna i artikel 41 kräver ett flertal ändringar i järnvägslagen och järnvägsförordningen. Mer detaljerad diskussion om hur artikel 41 bör införlivas återfinns i kapitel 5.

I artikel 42 om s.k. ramavtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller andra sökande har en helt ny bestämmelse tillkommit. I övrigt är bestämmelserna oförändrade. Den nya bestämmelsen bemyndigar kommissionen att besluta om genomförandeakter som anger procedurer och kriterier för användning av ramavtal. I dagsläget bereder kommissionen ett förslag till en sådan genomförandeakt, men den kommer sannolikt inte att bli föremål för beslut förrän tidigast under hösten 2014. När förslaget antagits kan det dock komma att innehålla bestämmelser av betydelse för tolkningen av punkt 2 i artikeln. Den senare stadgar att ramavtal inte får utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafik-tjänster från att använda den relevanta infrastrukturen. Några överväganden om vilka ändringar av svensk rätt, som eventuellt kommer att krävas till följd av den kommande genomförande-aktens innehåll, kan av ovan nämnda skäl inte göras i denna promemoria. De får vid behov redovisas vid senare tillfälle.

Avsnittets återstående artiklar (art. 43–54) har i huvudsak flyttats över till SERA-direktivet i oförändrat skick. Av de ändringar som gjorts innebär endast en något principiellt nytt. Den rör ett bemyndigande av kommissionen i artikel 43 att besluta om delegerade akter i syfte att ändra bilaga VII om tidplan för kapacitetstilldelningsförfarandet. I dagsläget ger detta inte upphov till att några införlivandeåtgärder behöver vidtas. Övriga ändringar av artiklarna 44–53 har gjorts i förtydligande syfte. Dessa ändringar rör i tur och ordning:

- ansökningar om tåglägen för internationell trafik (art. 44.4),
- information som ska göras tillgänglig för sökande vid koordinering inom ramen för kapacitetstilldelningsprocessen (art. 46.3),
- krav på informationsskyldighet för infrastrukturförvaltare rörande genomförande av banarbeten som inte finns angivna i tågplanen (art. 53.3).

Av dessa förleder endast de två sistnämnda behov av införlivandeåtgärder, som bedöms kunna vidtas i form av ändringar i järnvägsförordningen.

Avsnitt 4

Avsnittet omfattar artiklarna 55–57, vars bestämmelser främst rör tillsynsmyndighetens ansvar, befogenheter och självständiga ställning. De flesta av avsnittets bestämmelser är överflyttade från direktiv 2001/14/EG och har i samband därmed och oftast på ett mycket detaljerat sätt ändrats i förtydligande syfte. Därutöver tillkommer också några helt nya och detaljerade bestämmelser. De senare syftar främst till att säkerställa myndighetens självständiga ställning i förhållande till de aktörer vars verksamhet myndigheten ska utöva tillsyn över samt i förhållande till andra myndigheter.

De flesta bestämmelserna i avsnittet bedöms redan vara uppfyllda genom existerande organisation och reglering av Transportstyrelsen samt gällande generell förvaltningsrättslig reglering. När det gäller avsnittets bestämmelser om säkerställande av tillsynsmyndighetens självständighet bedöms endast den nya bestämmelsen i artikel 55.3, 5 stycket och den förtydligade bestämmelsen i artikel 56.1 kräva ny lagreglering. Den första frågan behandlas närmare i kapitel 10. Den andra i kapitel 11. Övriga bestämmelser om tillsynsmyndighetens uppgifter i artikel 56 bedöms inte kräva några förändringar i lag.

Bestämmelserna i punkterna 56.3, 56.7 och 56.11 kan dock komma att föranleda ändringar av Transportstyrelsens instruktion. På samma sätt kan punkterna 56.8–9 föranleda ändringar i järnvägsförordningen. När det gäller de nya bestämmelserna i artikel 57 om tillsynsmyndighetens samarbete med tillsynsmyndigheter i andra medlemsstater bedöms endast två av dem (57.3–4) föranleda ny lagreglering. Övervägandena kring utformningen av denna redogörs för i kapitel 11.

4.2.5 Slutbestämmelser

Kapitlets bestämmelser bedöms inte innehålla några andra införlivandekrav än att direktivets bestämmelser ska vara genomförda i svensk rätt senast den 16 juni 2015.

5 Krav för att verka på järnvägstransportmarknaden

5.1 Bakgrund

Enligt nuvarande svenska reglering kan järnvägsföretag och s.k. auktoriserande sökande (t.ex. speditörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter) ansöka om kapacitet på järnvägsnätet. Järnvägsföretag utför trafiken, men kan även organisera denna. En auktoriserad sökande får endast organisera trafik och anlita därmed ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. För att agera som järnvägsföretag krävs tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, för vissa mer begränsade verksamheter inom landet, ett s.k. särskilt tillstånd. Licensen utgör en marknadsreglering och innebär en prövning av företagets ekonomiska förmåga, yrkeskunnande och lämplighet att utföra järnvägstrafik. Säkerhetsintyget innefattar en prövning av om företaget uppfyller kraven på säkerhet. Det särskilda tillståndet innefattar både en prövning motsvarande den som gäller för licens och den som gäller för säkerhetsintyg. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning.

För att agera som auktoriserad sökande krävs enligt nuvarande reglering tillstånd i form av auktorisation av Transportstyrelsen. Auktorisationen motsvarar järnvägsföretagens licens och beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiskt och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

Genom SERA-direktivet införs begreppet *sökande*. En sökande kan vara ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning eller andra fysiska eller juridiska personer, som t.ex. behöriga kollektivtrafikmyndigheter, befraktare eller speditörer, dvs. ett samlingsnamn på alla som har rätt att ansöka om kapacitet. I SERA-direktivet finns dock inga krav på att annan sökande än ett järnvägsföretag ska ha tillstånd från tillsynsmyndigheten (licens). Utgångspunkten i direktivet är i stället att infrastrukturförvaltaren får rikta krav mot den som ansöker om kapacitet på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät. Den svenska regleringen måste därför ändras.

Vidare medför en analys av de undantagsmöjligheter från licenskravet som finns i SERA-direktivet att de verksamheter för vilka det i dag räcker med ett s.k. särskilt tillstånd måste begränsas. Det bör ske en renodling som innebär att de verksamheter som enligt direktiven helt får undantas från licenskravet (dvs. marknadsreglering) endast ska omfattas av en säkerhetsreglering medan övriga verksamhetsutövare ska falla under huvudregeln, dvs. ha både en licens och ett säkerhetsintyg och därmed omfattas av hela den EU-rättsliga regleringen som omgärdar dessa tillstånd.

Genom SERA-direktivet införs också en rad mer detaljerade bestämmelser rörande licenser och återkallelse av licenser som måste införas i svensk lagstiftning.

5.2 Myndighetstillstånd för sökande som organiserar trafik tas bort

Förslag: Bestämmelserna i 3 kap. järnvägslagen (2004:519) om tillstånd (auktorisation) för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik upphävs.

Begreppet auktoriserad sökande utmönstras ur järnvägs-lagen.

Skälen för förslaget: Vid genomförande av direktiven i det s.k. första järnvägspaketet 2004 infördes bestämmelser om att inte enbart järnvägsföretag utan även andra intressenter skulle få ansöka om infrastrukturkapacitet på svenska järnvägsnät. Det kunde handla om industriföretag, speditörer eller, på persontrafiksidan, trafikhuvudmän (numera regionala kollektivtrafikmyndigheter). Detta möjliggjordes av bestämmelser i artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG som innebar att de medlemsländer som så önskade fick införa regler om att även andra än järnvägsföretag fick ansöka om infrastrukturkapacitet. Det var dock endast Sverige som utnyttjade denna möjlighet. För att skapa kontroll över att dessa företag var lämpliga att organisera järnvägstrafik infördes i samband därmed även bestämmelser om tillstånd från tillsynsmyndigheten. Enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) krävs tillstånd i form av auktorisation för den som organiserar järnvägstrafik utan att själv utföra trafiken. Auktorisation ska enligt 3 kap. 6 § järnvägslagen beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

Genom artikel 41.1 samt definitionen av begreppet sökande i artikel 3.19 i SERA-direktivet görs rätten att låta även andra sökande än järnvägsföretag ansöka om kapacitet obligatorisk. Några krav på myndighetstillstånd för sådana sökande införs dock inte. Inte heller ges möjligheter att behålla sådana regler för medlemsländer som redan infört krav på tillstånd. I stället är tanken att infrastrukturförvaltaren ska få ställa krav på sökanden "för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs".

Sammanfattningsvis betyder detta att nuvarande bestämmelser om tillstånd för auktoriserade sökanden upphävs. Begreppet auktoriserad sökande utmönstras ur järnvägslagen.

5.2.1 Vilka aktörer, utöver järnvägsföretag, får ansöka om infrastrukturkapacitet?

Förslag: Fysiska och juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren, har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet uppställa grundläggande krav på den som, utan att inneha licens som järnvägsföretag, ansöker om infrastrukturkapacitet för att organisera trafik. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse den sökandes ekonomiska förmåga och förmåga att ansöka om infrastrukturkapacitet.

Skälen för förslaget: Som framgått ovan får det inte längre krävas auktorisation utfärdad av tillsynsmyndigheten för den som ska ansöka om infrastrukturkapacitet för att organisera trafik. I artikel 3.19 i SERA-direktivet definieras de som har rätt att ansöka om kapacitet. Utöver järnvägsföretag gäller det ”andra fysiska eller juridiska personer, såsom exempelvis behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet”. Detta skulle kunna innebära att vem som helst, både företag och enskilda personer, som uppger sig ha ett kommersiellt eller allmännyttigt intresse av infrastrukturkapacitet, skulle ha rätt att delta i kapacitetstilldelningsprocessen. Med beaktande av den komplicerade process framtagandet av en tågplan är, är det emellertid viktigt att man på förhand vet att de som deltar i processen är seriösa, kunniga och har ekonomisk förmåga att organisera trafiken för den kapacitet som tilldelas. SERA-direktivets lösning på detta är

att infrastrukturförvaltaren får uppställa grundläggande krav på den som ska ansöka om kapacitet på dennes järnvägsnät ”för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs”. Kraven ska enligt artikel 41.2 vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande och får endast innefatta krav på ekonomisk förmåga i proportion till den ansökta kapaciteten samt förmågan att ansöka om kapacitet.

Sammanfattningsvis bör det i järnvägslagen införas två nya bestämmelser. I 5 kap., där det regleras vilka som har trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät, bör det anges vilka som får organisera trafik på svenska järnvägsnät. Bestämmelsen, som inte behöver vara helt likalydande med definitionen av ”sökande” i SERA-direktivet, bör innehållsmässigt överensstämja med denna. Det innebär att fysiska och juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren, har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Vidare bör i 6 kap., där kapacitetstilldelningsförfarandet behandlas, det i anslutning till regleringen rörande järnvägsnätsbeskrivning föras in en ny bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltare i sin järnvägsnätbeskrivning får uppställa krav på den som, utan att inneha licens som järnvägsföretag, ansöker om infrastrukturkapacitet för att organisera trafik. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse den sökandes ekonomiska förmåga och förmåga att ansöka om infrastrukturkapacitet.

5.2.2 Vilka närmare krav får infrastrukturförvaltare ställa på en sökande för att få ansöka om kapacitet?

Bedömning: EU-kommissionen ska i en genomförandeakt precisera vilka krav som en infrastrukturförvaltare får ställa på en sökande för att få ansöka om kapacitet.

Skälen för bedömningen: Som framgått ovan får infrastrukturförvaltaren uppställa krav på en sökandes ekonomiska förmåga och förmåga att ansöka om kapacitet. Nuvarande krav för att ha rätt att som organisatör av trafik delta i kapacitetstilldelningsprocessen innebär, utöver ekonomisk förmåga, även krav på yrkeskunnande och gott anseende som sammantaget leder till bedömningen att den sökande anses lämplig att organisera trafik. Detta överensstämmer också med de krav som uppställs för järnvägsföretag att beviljas licens enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen. Fråga är hur stora möjligheter det kommer finnas att med utgångspunkt från direktivets skrivningar om ekonomisk förmåga och förmåga att ansöka om kapacitet, att utforma krav som motsvarar nuvarande svenska reglering. Enligt artikel 41.3 ska EU-kommissionen anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera de kriterier som ska användas för tillämpningen av dessa bestämmelser. Av det utkast till genomförandeakt (i form av direkt tillämplig förordning) som presenterats framgår att kraven i första hand kommer avse ekonomiska garantier och, när det gäller förmågan att ansöka om kapacitet, den sökandes förmåga att följa de instruktioner och tidsfrister för ansökningsförfarandet som framgår av infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning. Om även den slutliga versionen av EU-förordningen kommer innehålla liknande bestämmelser, innebär det att kraven för att få organisera trafik kommer att mildras jämfört med nuvarande reglering. När EU-kommissionen antagit sin genomförandeakt måste infrastrukturförvaltarna inom den där angivna tidsfristen införa

motsvarande bestämmelser i sina järnvägsnätbeskrivningar (se bilaga IV punkt 3 b till SERA-direktivet).

5.3 Bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs

Förslag: Bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävs. Den som bedriver verksamhet med stöd av särskilt tillstånd får fortsätta med detta till utgången av 2018.

Skälen för förslaget: Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen finns möjligheter för den som bedriver verksamhet som endast avser att inom landet utföra persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, regionala godstransporter, trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur eller trafik med museijärnvägsfordon eller till sin omfattning obetydlig trafik med annan liknande materiel, att i stället för licens och säkerhetsintyg ha ett s.k. särskilt tillstånd (3 kap. 4 §). Särskilt tillstånd ska beviljas den som uppfyller kraven för att beviljas licens och säkerhetsintyg, men får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller. Tillståndsprövningen innebär således både en marknadsprövning (licensen) och en säkerhetsprövning (säkerhetsintyget).

Vid närmare analys av de undantagsmöjligheter som finns i SERA-direktivet jämfört med de undantagsmöjligheter som finns i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG), har bedömningen dock gjorts att de verksamhetsutövare som undantas från huvudregeln, dvs. kravet på att inneha både en licens och ett säkerhetsintyg, och i stället har rätt att operera med stöd av ett särskilt tillstånd i den svenska lagen gäller för flera typer verksamheter än vad som är tillåtet. För att undantas från krav på licens och säkerhetsintyg krävs att det är möjligt att undanta verksamheten både från SERA-direktivets krav på licens

och från järnvägssäkerhetsdirektivet krav på säkerhetsintyg. För att undantagsregeln ska överensstämja med den bakomliggande EU-regleringen bör därför bestämmelsen om särskilt tillstånd upphävas och ersättas av ett nytt tillstånd.

Detta kommer innebära att vissa av dem som i dag bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd (ca 65 företag) i stället kommer behöva ha en licens och ett säkerhetsintyg. För andra kommer det innebära att de enbart behöver ha ett tillstånd som tar sikte på om företaget uppfyller de säkerhetskrav som bedöms erforderliga för den aktuella verksamheten. Dessa företag kommer inte omfattas av den EU-rättsliga säkerhetsregleringen.

För att ge dem som i dag bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd och Transportstyrelsen tillräcklig tid för att ansöka om respektive pröva nya tillstånd, bör det införas en övergångsbestämmelse. Transportstyrelsen har uppskattat rimlig övergångstid till 3–4 år. Det bör därför införas en övergångsbestämmelse som innebär att de aktuella företagen får fortsätta bedriva verksamheten med stöd av det särskilda tillståndet till utgången av 2018. Det innebär att verksamhetsutövarna och Transportstyrelsen ifrån lagändringens ikraftträdande kommer att ha drygt tre år på sig att skaffa och pröva nya tillstånd, dvs. antingen en licens och säkerhetsintyg eller, för de företag som faller in under den nya snävare undantagsregleringen, ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

5.4 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Förslag: För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, för den som endast utför trafik på fristående nät eller industrispår, nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd får beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, eller

2. godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för transporter av eget gods.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som har hemvist eller säte i Sverige, kan antas komma att uppfylla de grundläggande säkerhetskraven (2 kap. 1–5 §§), och genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Ett järnvägsföretag ska definieras som ett företag som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Skälen för förslaget: Som framgår ovan har bedömningen gjorts att bestämmelsen om särskilt tillstånd måste upphävas och ersättas av ett annat tillstånd, med ett mer begränsat tillämpningsområde. Detta tillstånd kommer endast att gälla för verksamheter som inte behöver marknadsregleras utan endast omfattas av säkerhetsreglering. Det betyder att verksamhetsutövare som endast omfattas av undantagsmöjligheter vad gäller det ena av dessa två tillstånd faller under huvudregeln och därmed ska ha både en licens och ett säkerhetsintyg. Det handlar

t.ex. om regionala godstransporter och trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, som enligt nuvarande reglering kan ha ett särskilt tillstånd.

De verksamheter som fortsatt kommer omfattas av undantagsregeln blir persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur och de verksamhetsutövare som endast bedriver trafik på s.k. industrispår. Som exempel på persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur kan nämnas Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm och trafik på fristående museijärnvägsnät, t.ex. Östra Sörmlands järnväg. Vid upphandling av persontrafik ställs vanligtvis krav på leverantörer som motsvarar licenskrav, dvs. yrkeskunnande, ekonomisk förmåga, gott anseende och krav på försäkring. Dessa marknadskrav kommer således regleras i avtal. För övriga aktörer, dvs. de som bedriver trafik på fristående museijärnvägsnät och de som enbart utför trafik på industrispår är det inte relevant att ställa marknadskrav.

De krav som ska vara uppfyllda för att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd avser, utöver hemvist eller säte i Sverige, grundläggande säkerhetskrav samt försäkring som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma. Säkerhetskraven framgår av 2 kap. 1–5 §§ järnvägslagen (2004:519). Dessa krav avser bl.a. att den materiel som används ska vara av sådan beskaffenhet att skador förebyggs. Verksamheten ska vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt och de som är sysselsatta i verksamheten ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten. Arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten får endast utföras av den som hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. De ovan nämnda kraven är alla hämtade från den gamla järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och gällde innan EU-inträdet och innan det EU-rättsliga regelverket var på plats. För att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska verksamheten också omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet (2 kap. 5 §). Även om

begreppet säkerhetsstyrningssystem är hämtat från järnvägs-säkerhetsdirektivet (2004/49/EG), är EU-regelverket inte direkt tillämpligt för dessa verksamhetsutövare. Det kan givetvis förekomma att de nationella kraven sammanfaller med krav som har sitt ursprung i EU-rätten, men de EU-regler i form av direktverkande förordningar m.m. som kommer från EU blir inte direkt tillämpliga på dessa verksamhetsutövare.

Tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) har enligt 2 kap. 25 § järnvägslagen föreskriftsrätt vad gäller säkerhetskraven. Det är således möjligt att specificera de övergripande kraven i lagen på ett sätt som är lämpligt för de ifrågavarande verksamheterna. I själva tillståndsprövningen är det också möjligt att anpassa kraven utifrån den verksamhet tillståndet gäller för. Tillsynsmyndigheten måste också i tillståndet ange för vilken verksamhet tillståndet gäller och på vad sätt man gjort eventuella anpassningar utifrån detta.

Om en verksamhet som omfattas av ett nationellt trafik-säkerhetstillstånd ska genomgå en väsentlig förändring ska tillståndet omprövas (jfr 3 kap. 9 § järnvägslagen). Någon regel om obligatorisk omprövning av tillståndet minst vart femte år motsvarande den som gäller för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, bör inte införas för dessa tillstånd. Det är en reglering som emanerar från EU-direktiv, och bedöms inte nödvändigt att på frivillig basis införa för dessa verksamheter som får undantas från EU-kraven.

Det här betyder sammanfattningsvis att det för att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg, eller i fall som de ovan beskrivna, nationellt trafik-säkerhetstillstånd. Ett järnvägsföretag ska i lagen (1 kap. 4 §) också definieras som den som med stöd av licens *eller nationellt trafik-säkerhetstillstånd* tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

5.5 Licenser får anpassas till verksamhetens art och omfattning

Förslag: En licens får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 17.4 i SERA-direktivet ska inget företag tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster såvida det inte har beviljats ett ”lämpligt” tillstånd (i den svenska lagen licens) för ifrågavarande slag av tjänster. Det betyder att kraven för att beviljas licens får anpassas till den verksamhet företaget avser att bedriva. Det framstår också rimligt att kraven på t.ex. ekonomisk förmåga och försäkring anpassas i förhållande till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. Även om detta i vissa avseenden skulle kunna sägas gälla redan enligt nuvarande reglering, bör det i likhet med regleringen av säkerhetsintyg (3 kap. 3 § järnvägslagen) och säkerhetstillstånd (3 kap. 7 §), införas en uttrycklig bestämmelse. Att det härigenom tydliggörs att kraven kan variera framstår som särskilt angeläget nu när det särskilda tillståndet, som gällt för mer begränsade verksamheter, föreslås försvinna (se ovan) och flertalet av de verksamhetsutövare som för närvarande opererar med stöd av ett sådant tillstånd framgent kommer att behöva ha en licens och säkerhetsintyg.

Enligt artikel 24.6 ska ett järnvägsföretag som avser att ändra eller utvidga sin verksamhet i betydande omfattning lämna in sitt tillstånd till tillsynsmyndigheten för omprövning. Denna skyldighet får anses följa redan av nuvarande reglering i 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). Där sägs att tillstånd ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. Regeln avser alla tillstånd i järnvägslagen. Av den nya licensbestämmelsen i lagen bör därför också framgå att tillsynsmyndigheten ska ange vilken verksamhet licensen gäller för och på vilket sätt kraven anpassats utifrån detta. Detta för att kunna

avgöra om verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring och om det krävs en omprövning eller inte.

5.5.1 Föreskrifter om licenser

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om licenser, omprövning av licenser, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser.

Skälen för förslaget: I SERA-direktivet återfinns ett antal mer detaljerade bestämmelser om krav för att beviljas licens, omprövning av licenser och förnyad prövning av licenser. Det gäller bland annat preciseringar av vad som avses med de villkor som uppställs för att beviljas licens, dvs. gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och försäkrings-skydd. Dessa preciseringar finns i järnvägsförordningen (2004:526), men bör nu ändras i detaljer för att överensstamma med ändringarna i direktivet. När de infördes gjordes bedömningen att det var fråga om s.k. verkställighetsföreskrifter (8 kap. 7 § 1 RF). Något särskilt bemyndigande finns därför inte i lagen.

Genom SERA-direktivet införs nu vissa nya bestämmelser om licenser. Det handlar bland annat om krav på att i vissa fall ansöka om ny licens, vad som ska gälla för verksamheten under den tid omprövningen pågår, tillfällig licens m.m. För att dels på ett enklare sätt kunna åtgärda förändringar i regelverket med anledning av återkommande nyheter i EU-regleringen, dels undvika att tynga järnvägslagen med alltför detaljerade föreskrifter, bör det införas bemyndiganden genom vilka de nya reglerna kan föras in i förordning eller myndighetsföreskrifter. I 3 kap.10 § järnvägslagen bör föras in ett nytt bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om licenser, omprövning av licenser, förnyad prövning av licenser och tillfällig licens.

Som exempel på föreskrifter som kommer att behöva införas för att uppfylla kraven på direktivgenomförande kan nämnas skyldigheten för järnvägsföretag som fusioneras eller övertas av ett annat företag att ansöka om ny licens (artikel 24.5). Under prövotiden ska företagen dock, med tillsynsmyndighetens godkännande, få fortsätta bedriva verksamheten om bedömningen görs att detta inte skulle riskera säkerheten i järnvägssystemet. Vidare ska det i vissa fall vara möjligt att bevilja en tillfällig licens om företagets licens återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga och företaget är föremål för omorganisation (artikel 24.3). När det gäller omprövning av licenser föreskrivs i direktivet (artikel 23.2) att tillsynsmyndigheten får föreskriva om krav på regelbunden omprövning var femte år. Direktivets skrivning får tolkas så att det är tillsynsmyndigheten som ska avgöra om det ska införas krav på regelbunden omprövning av licenser i likhet med vad som gäller för säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare (3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen). Riksdag och regering ska inte föreskriva detta. För att det lagtekniskt ska fungera måste det dock införas ett bemyndigande i lag och förordning. Om tillsynsmyndigheten väljer att införa krav på regelbunden omprövning, ska detta ske i femårsintervaller. Detta framgår redan av bestämmelsen i direktivet.

5.5.2 Bemyndigande rörande återkallelse av tillstånd

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om återkallelse av tillstånd.

Skälen för förslaget: I SERA-direktivet finns vissa mer detaljerade bestämmelser om återkallelse av licenser. I den svenska regleringen av återkallelser, 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519), behandlas samtliga typer av tillstånd som meddelats med stöd av

järnvägslagen. För att de nu aktuella, mer detaljerade, föreskrifterna ska kunna införas i förordning eller föreskrift bör det införas ett bemyndigande i lagen. Det handlar t.ex. om införande av artikel 24.4. Om ett järnvägsföretag har avbrutit verksamheten under sex månader eller inte har påbörjar verksamheten inom sex månader efter det att licensen beviljats, får tillsynsmyndigheten besluta att en ny ansökan om licens måste ges in eller att licensen tillfälligt ska dras in. När det gäller påbörjandet av verksamheten efter det att licens beviljats ska det vara möjligt för tillsynsmyndigheten att bevilja dispens i form av en förlängd tidsfrist om verksamheten kräver längre tid än sex månader att påbörja. Om en licens har återkallats på grund av brister gällande järnvägsföretagets ekonomiska förmåga, får tillsynsmyndigheten bevilja en tillfällig licens medan företaget omorganiserar. En sådan tillfällig licens får dock inte beviljas om säkerheten däri-genom skulle äventyras. En tillfällig licens får vara giltig i högst sex månader. Bestämmelser om tillfälliga licenser ska dock meddelas med stöd av bemyndigandet i 3 kap. om beviljande av licenser, som behandlas i avsnittet ovan.

Sammanfattningsvis bör det i 8 kap. järnvägslagen införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten att genomföra de mer detaljerade föreskrifterna om återkallelse av licenser i direktivet. Eftersom nuvarande bestämmelse om återkallelse gäller alla tillstånd som regleras i järnvägslagen, bör även bemyndigandet gälla alla tillstånd.

6 Trafikeringsrätt och öppet tillträde

6.1 Inledning

Järnvägslagens marknadsreglering är i grunden byggd på förutsättningen att järnvägsverksamheten normalt sett ska vara ekonomiskt, organisatoriskt och beslutsmässigt separerad avseende ansvaret för trafik och bana, att järnvägstrafikverksamhet bedrivs på affärsmässig grund och såväl järnvägstrafik- som infrastrukturverksamhet bedrivs med viss beslutsautonomi i förhållande till regeringen och andra myndigheter. Utifrån denna förutsättning har järnvägslagens marknadsreglering byggts upp kring en kärna av rättigheter för aktörer som ansvarar för järnvägstrafik (järnvägsföretag och s.k. auktoriserade sökande) respektive skyldigheter för aktörer som svarar för förvaltning av järnvägsinfrastruktur (infrastrukturförvaltare).

Rättigheterna för de som ansvarar för järnvägstrafik rör framförallt rätten till icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Järnvägsföretag med tillstånd (licens) har rätt att organisera och utföra såväl person- som godstrafik (s.k. trafikeringsrätt) på alla svenska järnvägsnät som inte är uttryckligt undantagna i järnvägslagen. Auktoriserade sökande har också trafikeringsrätt, men den avser endast deras rätt att organisera gods- och persontrafik på svenska järnvägsnät. Utförandet av den trafik de organiserar måste de handla upp av järnvägsföretag med tillstånd.

För att säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde innehåller järnvägslagen ett ganska stort antal skyldigheter för infrastrukturförvaltare. Dessa bestämmelser rör huvudsakligen skyldigheter att garantera järnvägsföretag och andra med trafikeringsrätt tillträde till och användning av järnvägsinfrastruktur på icke-diskriminerande villkor för bedrivande av järnvägstrafik. Bestämmelserna reglerar med andra ord de villkor infrastrukturförvaltare ska beakta när de tillhandahåller järnvägsföretagen den framkomlighet på infrastrukturen (infrastrukturkapacitet i form av tågläge) som är en nödvändig förutsättning för järnvägsföretagens produktion av säkra och effektiva järnvägs transporter.

Som tidigare nämnts kan dock infrastruktur användas och förvaltas för olika ändamål. Detta avspeglas i lagen genom att infrastrukturförvaltare vars huvudverksamhet består i tillhandahållande av kringtjänster och som endast tillhandahåller framkomlighet inom ramen för denna huvudverksamhet åläggs delvis andra skyldigheter än andra infrastrukturförvaltare. Bestämmelserna om dessa andra skyldigheter rör icke-diskriminerande tillhandahållande av själva kringtjänsten.

Bestämmelserna om tillträde till och tillhandahållande av kringtjänster är idag vare sig ändamålsenligt synkroniserade med bestämmelserna om trafikeringsrätt, eller med bestämmelserna om infrastrukturförvaltares skyldigheter vid kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av marginalkostnadsbaserade banavgifter. Det skapar två typer av problem. Dels kan det i det enskilda fallet uppstå onödiga tvister om vilka bestämmelser som är tillämpliga, dels belastas vissa tjänstetillhandahållande infrastrukturförvaltare med onödiga och betungande skyldigheter.

I det följande presenteras i detta kapitel förslag som syftar till att på olika sätt åstadkomma en mer ändamålsenlig avgränsning mellan järnvägslagens bestämmelser om järnvägsföretagens och andra sökandes trafikeringsrätt i förhållande till dess bestämmelser om:

- samma aktörers tillträde till kringtjänster och ansvarig tjänsteleverantörs tillhandahållande av sådana,
- infrastrukturförvaltares skyldigheter vid tillhandahållande av framkomlighet på infrastrukturen för järnvägsföretags och andra sökandes tågtrafik.

Gemensamt för förslagen är att de baseras på överväganden kring räckvidden för hela eller delar av järnvägslagens marknadsreglering med utgångspunkt i SERA-direktivets delvis ändrade bestämmelser om tillämpningsområde och undantag från detta samt direktivets oförändrade definition av järnvägsinfrastruktur, som är snävare än järnvägslagens definition av samma begrepp.

6.2 Trafikeringsrätt

En av de viktigaste rättigheterna för de som ansvarar för järnvägstrafik är ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. I järnvägslagen är denna rätt reglerad enligt följande. För Trafikverkets järnvägsnät får regeringen meddela föreskrifter om vem som har rätt att organisera och utföra trafik på det. För andra järnvägsnät är det infrastrukturförvaltaren som bestämmer detta. Regeringens respektive infrastrukturförvaltarens bestämmanderätt inskränks dock av att alla järnvägsföretag med tillstånd (licens) har rätt att organisera och utföra samt auktoriserade sökande att organisera såväl person som godstrafik på alla svenska järnvägsnät som inte är uttryckligt undantagna i 5 kap. 4 §. I den senare bestämmelsen är idag följande järnvägsnät undantagna från alla inskränkningar av infrastrukturförvaltarens bestämmanderätt över vilka som får trafikera dennes järnvägsnät:

- lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik,
- järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods (s.k. industrispår).

Som en följd av att järnvägsföretag och auktoriserade sökande inte har någon i lag skyddad rätt att organisera och utföra trafik på dessa järnvägsnät, är dess förvaltare också undantagna från olika krav och skyldigheter till skydd för effektiv konkurrens. Till exempel är verksamheten vid ovan nämnda fristående järnvägsnät också undantagen från järnvägslagens bestämmelser om tillstånd (licens), redovisning av järnvägsverksamhet, kapacitetstilldelning, fastställande och uttag av avgifter. Det innebär att de i realiteten endast omfattas av järnvägslagens bestämmelser om järnvägssäkerhet. På motsvarande sätt är verksamheten på industrispår undantagen från järnvägslagens bestämmelser om kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av avgifter.

Dagens reglering innebär dock att järnvägsföretag och auktoriserade sökande har rätt att organisera och utföra järnvägstrafik även på infrastruktur inom depåer, underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar. Sådan infrastruktur, liksom privata anslutningslinjer eller sidospår, omfattas dock inte av SERA-direktivets definition av begreppet infrastruktur. I SERA-direktivet regleras därför inte tillträdet till infrastruktur som inte omfattas av dess infrastrukturdefinition annat än som en del av tillträdet till den tjänst eller tjänster som tillhandahålls i s.k. anläggningar för tjänster. En lagteknisk lösning med liknande effekt föreslås nedan införas i järnvägslagen. Även två andra justeringar av järnvägslagens idag gällande bestämmelser om trafikeringsrätt föreslås i nämnda punkt.

Bedömning: I likhet med vad som gäller i dag ska rätten att utföra eller organisera järnvägstrafik inte gälla på s.k. industrispår eller lokala och regionala fristående nät avsedda för person- eller museitrafik.

Förslag: Rätten att utföra eller organisera trafik ska inte heller gälla på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik eller järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster.

Definitionen av industrispår ändras något. Det ska avse järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för transporter av eget gods.

Skälen för förslaget: Idag undantas i 1 kap. 1a § i järnvägslagen verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik samt järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods från bestämmelserna om redovisning av järnvägsverksamhet, kapacitetstilldelning och banavgifter i 4, 6 och 7 kapitlen i järnvägslagen. Genom en särskild bestämmelse i 5 kap. 4 § undantas dessa järnvägsnät också från de bestämmelser i 5 kap. 2, 2a och 3 §§ som ger järnvägsföretag och sökande med auktorisation trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät.

Innebörden av förslaget är för det första att de bestämmelser i 1 kap. 1a § och 5 kap. 4 § som rör järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transport av eget gods ändras något. Ändringen består i att byta ut ordet infrastrukturförvaltaren mot ordet *ägaren* i bägge bestämmelserna. Genom denna ändring avses att underlätta för industriföretag, som i anslutning till sina produktionsanläggningar anlagt järnvägsinfrastruktur för att medge lastning och lossning av sina produkter (s.k. industrispår), att anlita underentreprenörer för förvaltningen av deras järnvägsnät. Med gällande utformning av bestämmelserna i medför idag ett anlåtande av en underentreprenör för förvaltningen av ett järn-

vägsnät som består av industrispår väsentligt ökade administrativa kostnader. I dessa fall upphör nämligen förutsättningen att nätet endast används av infrastrukturförvaltaren för transport av eget gods att gälla. Det är ju nätägarens gods som transporteras på det, inte infrastrukturförvaltarens. Därigenom får anlitaendet av en underentreprenör för infrastrukturförvaltaruppgiften den oönskade effekten att järnvägslagets bestämmelser om trafikeringsrätt och kapacitetstilldelning, tillhandahållande av tjänster samt om banavgifter blir tillämpliga.

För det andra innebär förslaget att rätten för järnvägsföretag och andra sökande att organisera och utföra trafik inte automatiskt ska gälla på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik. Ingår sådan infrastruktur i järnvägsnät som förvaltas av staten får istället regeringen föreskriva vilka som får trafikera den för avsett användningsändamål, i övriga fall bestämmer infrastrukturförvaltaren. En praktisk förutsättning för tillämpning av förslaget i denna del är att förvaltaren av den infrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik i sin järnvägsnätbeskrivning har angivit vilken infrastruktur i järnvägsnätet som endast är avsedd för stads- och förortstrafik.

Motivet bakom förslaget i denna del är att kunna exkludera all annan trafik än stads- och förortstrafik på särskilt avgränsade delar av infrastrukturen i ett järnvägsnät. Diskussioner om möjlighet att använda denna typ av lösningar har under årens lopp aktualiserats vid olika tillfällen. Förslaget syftar till att skapa en legal förutsättning för genomförande av sådana lösningar i de fall de, mot bakgrund av existerande lokala förhållanden och finansieringsförutsättningar, framstår som effektiva.

Förslaget grundar sig på att SERA-direktivet i artikel 2.3b ger medlemsstaterna möjlighet att särbehandla verksamheten vid järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster. På sådana nät behöver inte medlemsstaterna tillämpa nationell rätt som införlivar direktivets bestämmelser om t ex. kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av avgifter. De som enligt artikel 10 och 11 i direktivet har rätt att

trafikera sådana nät i syfte att tillhandahålla gods- eller internationella persontransporter är alltså inte garanterade icke-diskriminerande behandling. I artikel 2.1 undantas också järnvägsföretag från bl.a. direktivets bestämmelser om trafikeringsrätt. Undantaget rör järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förortstrafik och regional trafik på lokala och regionala fristående järnvägsnät för transporttjänster, eller på järnvägsinfrastruktur eller järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster. En rimlig tolkning av dessa bestämmelser är att medlemsstaterna bör anses ha möjlighet att begränsa trafikeringsrätten för järnvägsföretag och andra sökande på både järnvägsnät och infrastruktur som endast är avsedda att användas för stads- och förortstrafik till att enbart avse just sådan trafik.

Det bör också erinras om att det finns alternativa möjligheter att skapa särskilda förutsättningar för bedrivandet av stads- och förortstrafik. I de flesta fall torde det vara mest effektivt att bygga upp sådan trafik på från övriga delar av det svenska järnvägsnätet fristående system, t.ex. tunnelbane- eller spårvägs-system, eller i form av järnvägssystem som Roslagsbanan eller Saltsjöbanan. Ytterligare en möjlighet är att infrastruktur reserveras med förtur för viss typ av trafik. I det senare fallet har infrastrukturförvaltaren möjlighet att vid konstaterade kapacitetskonflikter på reserverad infrastruktur ge den typ av trafik infrastrukturen reserverats för företräde till den knappa infrastrukturkapaciteten. Däremot kan inte antalet sökande av kapacitet på den reserverade infrastrukturen på förhand begränsas, vilket däremot förslaget möjliggör.

För det tredje innebär förslaget att rätten att organisera och utföra, eller endast organisera, järnvägstrafik inte ska gälla på infrastruktur inom anläggningar för tjänster förutom stationer för persontrafik. Anläggningar för tjänster utgörs av sådana anläggningar som används för att producera sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 och 23c §§ i denna promemorias författningsförslag, s.k. kringtjänster.

Huvudmotivet för förslaget i denna del är att bidra till en minskning av den administrativa bördan för sådana som tillhandahåller kringtjänster. För att en sådan effekt ska kunna uppstå måste dock den här föreslagna inskränkningen av trafikeringsrätten också kompletteras med förslag som inskränker skyldigheter för infrastrukturförvaltare som tillhandahåller kringtjänster. Det senare förslaget behandlas nedan under punkt 6.3.2.

Det här aktuella förslaget till inskränkning av trafikeringsrätten bygger på att järnvägsföretags och andra sökandes rätt till icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur i anläggningar för tjänster, förutom i stationer, fortsättningsvis ska regleras som tillträde till kringtjänster. Detta synes också vara direktivets utgångspunkt. Direktivets bestämmelser om trafikeringsrätt avser tillträdesrätt till infrastruktur för bedrivande av olika typer av järnvägstrafik. Enligt direktivets definition av begreppet infrastruktur exkluderas dock bl.a. spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (i den svenska översättningen felöversatt till förråd), eller lokstallar. Direktivets bestämmelser om trafikeringsrätt gäller därför inte för infrastruktur i dessa typer av anläggningar för tjänster. Däremot omfattas denna infrastruktur åtminstone indirekt av direktivets bestämmelser om kringtjänster i artikel 13 och bilaga II. De senare bestämmelserna ger även de rätt till icke-diskriminerande tillträde, men till själva anläggningarna för tjänster, inklusive dess spår och övrig infrastruktur samt till de tjänster som produceras i dem.

Anläggningar för tjänster kan, enligt direktivets definition av begreppet, avse fler typer av anläggningar än de som förekommer i dess definition av infrastruktur, t.ex. rangerbangårdar och järnvägsstationer. Denna omständighet bör sannolikt kunna betraktas som ett rent förbiseende av EU-lagstiftaren. Det innebär nämligen att infrastrukturen, i alla anläggningar för tjänster som inte är uppräknade i nämnda definition av begreppet infrastruktur, omfattas av trafikeringsrätt för organisatörer och utförare av järnvägstrafik. Enligt artikel 10 i direktivet gäller denna trafikeringsrätt på all järnvägsinfrastruktur. Förvaltare av

infrastruktur i anläggningar för tjänster ska som en följd av detta behandlas på olika sätt. Vissa av dem blir i sin verksamhet tvungna att tillämpa såväl bestämmelserna om kringtjänster som de som rör kapacitetstilldelning och uttag av banavgifter, vilka åtminstone speglar marginalkostnad. Andra behöver bara tillämpa bestämmelserna om kringtjänst och belastas därför med mindre administrativ börda. Det är dock, förutom när det gäller stationer för persontrafik, svårt att identifiera några sakliga skäl för att från tillträdessynpunkt behandla infrastrukturen i olika typer av anläggningar för tjänster på olika sätt. Förslaget bygger i denna del därför på att EU-lagstiftaren gjort ett ofrivilligt misstag och utgår istället från vad som får bedömas vara sakligt motiverat, dvs. att förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster i huvudsak ska behandlas på samma sätt avseende deras skyldigheter att tillhandahålla tillträde på ett icke-diskriminerande sätt.

När det gäller tillträdet till infrastrukturen i stationer för persontrafik får dock järnvägsföretag och andra sökande bedömas ha ett skyddsvärt intresse av en bibehållen trafikeringsrätt. Järnvägsstationer inbegriper oftast spår som är avsedda att användas både för tågtrafik (genomfart) och för möjliggörande av av- och påstigning av passagerare. Infrastrukturen i stationer bör därför fortsatt omfattas av bestämmelserna om trafikeringsrätt, om kapacitetstilldelning, tågplan, marginalkostnadsbaserade avgifter etc. parallellt med bestämmelserna om tillträde till kringtjänster. Detta medför visserligen den olägenheten att det i varje enskilt fall blir nödvändigt att fortsatt bedöma om bestämmelserna om trafikeringsrätt och därmed även om kapacitetstilldelning etc., eller bestämmelserna om tillträde till kringtjänster ska tillämpas när det gäller tillträde till stationsinfrastruktur. Järnvägsföretagens och andra sökandes intresse av bibehållen trafikeringsrätt avseende tillträdet till stationsinfrastruktur bedöms dock väga tyngre än intresset av att undanröja den administrativa börda olägenheten ifråga medför. Stationsinfrastruktur förvaltas idag endast av Trafikverket, A-Train AB och IBAB. Dessa förvaltar Sveriges tre största järn-

vägsnät, som alla inkluderar olika typer av anläggningar för tjänster. Dessa förvaltares organisation och resurser måste därför av nödvändighet vara anpassade till att kunna omhänderta de skyldigheter som åligger en infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller framkomlighet för tågtrafik och för kringtjänster. Bördan av den ovan nämnda olägenheten drabbar därmed endast aktörer som får anses ha de bästa möjligheterna att bära den.

Att infrastrukturen i övriga anläggningar för tjänster på föreslaget sätt föreslås exkluderas från organisatörers och utförars trafikeringsrätt kan göra det omöjligt att nå vissa anläggningar för tjänster med järnvägstrafik, vars organisatör eller utförare omfattas av trafikeringsrätt. Det kan vara fallet när flera anläggningar för olika tjänster ligger på rad och genomkorsas av ett enda spår som också ansluter dem till resten av järnvägsnätet. För att lösa detta i praktiken sällan förekommande problem föreslås i kapitel 7 inrättandet av en särskild skyldighet för tjänsteleverantör i eller förvaltare av anläggningar för tjänster, som består i att när så är nödvändigt för att möjliggöra tillträde till vissa typer av kringtjänster ska järnvägsföretag och andra sökande medges genomfart genom den egna anläggningen.

6.3 Undantag för vissa infrastrukturförvaltare

Som framgått kan en infrastrukturförvaltare ha två olika huvudsakliga roller – tillhandahållare av framkomlighet för tågtrafik och tillhandahållare av kringtjänster. Den förra rollen är kringgärdad av en mängd detaljerade och administrativt betungande bestämmelser om kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av banavgifter. Utgångspunkten för dessa bestämmelser är att de som har trafikeringsrätt för att tillhandahålla person- eller godstransporter på järnväg ska ha rätt till ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för den person- eller godstrafik som behövs för tillhandahållandet av transporterna ifråga. Det är alltså fråga om tågtrafik på järnvägslinjer, dvs. järnvägsinfrastruktur som kopplar samman olika

anläggningar för lastning och lossning av gods respektive för av- och påstigning av tåg och som dimensionerats för tågtrafik med viss (relativt hög) hastighet, vikt etc. Infrastrukturförvaltarens primära uppgift är i detta sammanhang att tillhandahålla framkomlighet för tågtrafik på infrastrukturen mellan dessa anläggningar. Det ska göras med utgångspunkt i trafikeringsrättsinnehavarnas efterfrågan på avgångs-, stopp- och ankomsttider för tågen. Denna primära uppgift beskrivs i SERA-direktivets bilaga II, punkt 1 som ett minimipaket av tillträdestjänster som infrastrukturförvaltare är skyldiga att tillhandahålla. Mer klagörande är att beteckna tjänsten ifråga som infrastrukturförvaltarens framkomlighetstjänst, eftersom planering och tillhandahållande av framkomlighet på infrastrukturen för tågtrafik är tjänstens kärna. Denna tjänst är alltså naturligen utformad för att tillhandahållas i samband med trafik som organiseras och utförs av sådana som har trafikeringsrätt.

Den andra huvudsakliga roll en infrastrukturförvaltare kan spela, tillhandahållare av kringtjänster, är reglerad genom bestämmelser om tillträde till och tillhandahållande av sådana tjänster. Dessa är i jämförelse med tillhandahållande av framkomlighet reglerade på ett mindre detaljerat och administrativt betungande sätt. Genom att de bägge rollerna styrs av delvis olika regleringar, kan detta som tidigare nämnts vålla praktiska problem och också medföra onödig administrativ börda för vissa förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster. Behovet av att på ett mer tydligt sätt än idag i järnvägslagen avgränsa tillämpningsområdet för bestämmelser som rör tillhandahållandet av framkomlighetstjänsten i förhållande till de som rör kringtjänsten är särskilt stort i Sverige. Orsaken är att, som tidigare nämnts, järnvägslagen av säkerhetsbetingade skäl har en i förhållande till SERA-direktivet, liksom de direktiv detta ersätter, vidare definition av begreppet infrastruktur. Det har i sin tur inneburit att järnvägsföretag och andra sökandes trafikeringsrätt omfattar infrastruktur som helt eller nästan uteslutande används vid produktion av kringtjänster. Förvaltarna av denna infrastruktur omfattas därför i onödan av bestämmelser i järn-

vägslagen som syftar till icke-diskriminerande tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik, vilket medför onödigt administrativ börda för dem. Visserligen har vid olika tillfällen ändringar av järnvägslagen gjorts för att reducera denna börda. Dessa ändringar har dock hittills inte omfattat lagens trafikeringsrättsbestämmelser. Genom det ovan nämnda förslaget om begränsning av trafikeringsrätten skapas dock en möjlighet att ytterligare reducera den administrativa bördan för sådana infrastrukturförvaltare som endast förvaltar infrastruktur i anläggningar för tjänster.

6.3.1 Förvaltare av infrastruktur i anläggningar för kringtjänster

Förslag: För den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster gäller inte kapitlen om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och avgifter (7 kap), annat än såvitt avser bestämmelser i dessa kapitel som särskilt riktar sig till tjänstetillhandahållare. Dock ska en allmän bestämmelse om skyldighet för järnvägsföretag att delta i återställningsarbetet efter en nöd- eller röjningssituation även gälla inom anläggningar för tjänster.

En anläggning för tjänster ska definieras som mark, installationer, byggnader och utrustning som iordningsställts för att tillhandahålla sådana järnvägstjänster som listas i 6 kap. 23 § andra stycket eller 23 c §, med undantag för stationer.

Skälen för förslaget: Förslaget syftar ytterst till att minska den administrativa bördan för förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster, som inte omfattas av trafikeringsrätt för järnvägsföretag eller andra sökande. Redan idag är många förvaltare av infrastruktur i anläggningar för tjänster undantagna från ett flertal bestämmelser i järnvägslagen om skyldigheter för infrastrukturförvaltare som rör tillhandahållande av framkomlighet

för tågtrafik. Som ovan nämnts föreslås trafikeringsrätten upphöra att gälla på infrastruktur i anläggningar för tjänster. Det medför i sin tur att det blir möjligt att undanta förvaltarna av denna infrastruktur från ännu fler skyldigheter som rör tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik. Om järnvägsföretag och andra sökande inte har rätt att bedriva järnvägstrafik i anläggningen behövs ju inte heller något skydd för icke-diskriminerande tillhandahållande av framkomlighet för järnvägstrafik. Det räcker istället med att lagens bestämmelser om kringtjänster reglerar tillträdet till kringtjänsten och anläggningarna den produceras i (inklusive infrastrukturen i dessa), liksom tillhandahållande av kringtjänsten ifråga. Förslaget bygger också på denna utgångspunkt.

Vid användning av infrastruktur i stationer för persontrafik, som är en typ av anläggning för tjänster, kommer det emellertid även fortsättningsvis bli nödvändigt att i det enskilda fallet avgöra om det är bestämmelserna om kringtjänster eller bestämmelserna om infrastrukturförvaltares skyldigheter vid tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik som är tillämpliga. Skälet är att trafikeringsrätt för järnvägsföretag och andra sökande fortsatt ska omfatta användning av stationsinfrastruktur. Det borde dock inte föranleda några större problem. När tåg stannar vid en perrong för av- och påstigning för passagerare, för städning eller liknande serviceändamål blir bestämmelserna om kringtjänst tillämpliga. I övriga fall tillämpas bestämmelserna om infrastrukturförvaltares skyldigheter vid tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik, dvs bestämmelser om kapacitetstilldelning, marginalkostnadsbaserade banavgifter etc. I de fall det råder konkurrens om för vilket ändamål – tillhandahållande av tågtrafik eller kringtjänst – infrastrukturkapaciteten i en station ska användas innebär förslaget ingen ändring. Trafikeringsrätten gäller som sagt vid användning av stationsinfrastruktur och därför ska även bestämmelserna om infrastrukturförvaltares tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik användas för att lösa denna typ av konflikter. Det innebär att infrastrukturförvaltaren i sista hand får lösa denna typ av

kapacitetskonflikt med utgångspunkt i att den användning av berörd stationsinfrastruktur som ger störst samhällsekonomisk effektivitet ska väljas. På samma sätt får också de sällan förekommande fall behandlas som består i att ett järnvägsföretag tillhandahåller en kringtjänst, t ex växlingstjänst, på infrastruktur som omfattas av trafikeringsrätt för järnvägsföretag eller andra sökande. Uppstår en kapacitetskonflikt mellan sådan användning av infrastrukturen och ett annat järnvägsföretags anspråk på att använda den för tågtrafik, ska denna också lösas genom tillämpning av bestämmelserna om infrastrukturförvaltares tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik.

Det framstår dock som lämpligt att en befintlig bestämmelse i järnvägslagens sjätte kapitel som inte särskilt riktar sig till tillhandahållare av kringtjänster även fortsättningsvis ska vara tillämplig för verksamhet i anläggningar för tjänster. Den rör hantering av röjnings- och nödsituationer. Bestämmelsen ger en infrastrukturförvaltare rätt att av ett järnvägsföretag begära att det ställer resurser till förfogande för att på ett sätt infrastrukturförvaltaren anser lämpligt återställa förhållandena till det normala vid nöd- och röjningsituationer på den egna infrastrukturen. Järnvägsföretaget ifråga blir då skyldigt att ställa resurser till förfogande i enlighet med vad parterna kommer överens om. Anläggningar för tjänster inkluderar av praktiska skäl alltid infrastruktur-anläggningar. Den som förvaltar anläggningar för tjänster är alltså funktionellt sett även en infrastrukturförvaltare i viss mening. Denne har vid urspårningar och andra liknande händelser inom sina anläggningar samma behov av samarbete med järnvägsföretag som andra infrastrukturförvaltare när det gäller att hantera röjnings- och nödsituationer.

6.3.2 Undantag för förvaltare av lokala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden

Förslag: Tillsynsmyndigheten får, efter samtycke från EU-kommissionen, besluta att förvaltare av lokala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från järnvägslagens bestämmelser om kapacitetstilldelning (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.).

Ett samtycke från EU-kommissionen behövs inte om infrastrukturen i järnvägsnätet inte faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka spår och järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt.

Skälen för förslaget: I SERA-direktivet har införts en bestämmelse som ger möjlighet att, genom ett särskilt prövningsförfarande, undanta förvaltare av infrastruktur av lokal karaktär från samtliga bestämmelser om kapacitetstilldelning och fastställande och uttag av avgifter. Förslaget innebär att denna bestämmelse i något förändrad form förs in i järnvägslagen. Det viktigaste motivet bakom förslaget är behovet av en slags ventil, dvs. en möjlighet att senare kunna lätta administrativ börda som visar sig möjlig att göra men som inte kunnat förutses i detta förslag. Järnvägslagstiftningen på såväl EU-nivå som i Sverige är ganska ny och bygger på ganska nyligen introducerade principer för organisation av järnvägssystem. Ansvarsavgränsningar, begrepp och legala definitioner är därför fortfarande under utveckling. Det medför att oväntade och oönskade reglerings-effekter inte kan uteslutas. När nu EU-rätten ger möjlighet att införa en bestämmelse som kan fylla funktionen av ventil, om än på ett ganska begränsat sätt, bör därför denna möjlighet utnyttjas.

I de fall undantag beviljas på grundval av den föreslagna bestämmelsen undantas förvaltaren av t ex. ett lokalt järnvägsnät från alla bestämmelser i järnvägslagen som rör icke-diskriminerande tillhandahållande av framkomlighet för tågtrafik och kringtjänster. Därtill undantas förvaltaren från alla bestämmelser om banavgifter respektive prissättning av kringtjänster. Däremot måste förvaltaren även fortsättningsvis tillämpa bestämmelserna om trafikeringsrätt, liksom naturligtvis även bestämmelserna om säkerhet och driftskompatibilitet. Ett undantagsbeslut torde därför medföra lättad administrativ börda för förvaltaren ifråga. För att komma i fråga för ett undantagsbeslut krävs dock att det lokala järnvägsnätet saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. Vad som avses med begreppen strategisk betydelse samt hur den relevanta järnvägsmarknaden kommer att definieras i det enskilda fallet är i dagsläget oklart. Svaret är i hög grad beroende av EU-kommissionens tolkning i frågan. I grunden rör det sig emellertid om en avvägning där intresset av effektiv konkurrens vägs mot intresset av att hålla nere administrativ börda och därmed förenade kostnader. Lokala järnvägsnät som varaktigt inte förutses vara utsatta för konkurrens och endast kommer att trafikeras av en aktör för tillhandahållande av en typ av transport borde därför kunna komma ifråga. Större klarhet än så kan knappast vinnas innan EU-kommissionen tagit ställning till ett antal ansökningar om undantag, eller angett efter vilka principer den kommer att hantera kommande ansökningar. Förslaget innehåller också ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka spår och järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt. I takt med att större klarhet vinnas om hur EU-kommissionen tolkar direktivets bestämmelse, kan det föreslagna bemyndigandet användas för att precisera hur lagbestämmelsen ifråga ska förstås.

För att undvika onödiga administrativa processer föreslås också tillsynsmyndigheten få möjlighet att utan EU-kommissionens samtycke ta ställning till en ansökan om undan-

tag. Det föreslås dock endast kunna ske när ansökan endast avser undantag för infrastruktur som faller utanför SERA-direktivets definition av detta begrepp.

7 Tillträde till kringtjänster

7.1 Bakgrund

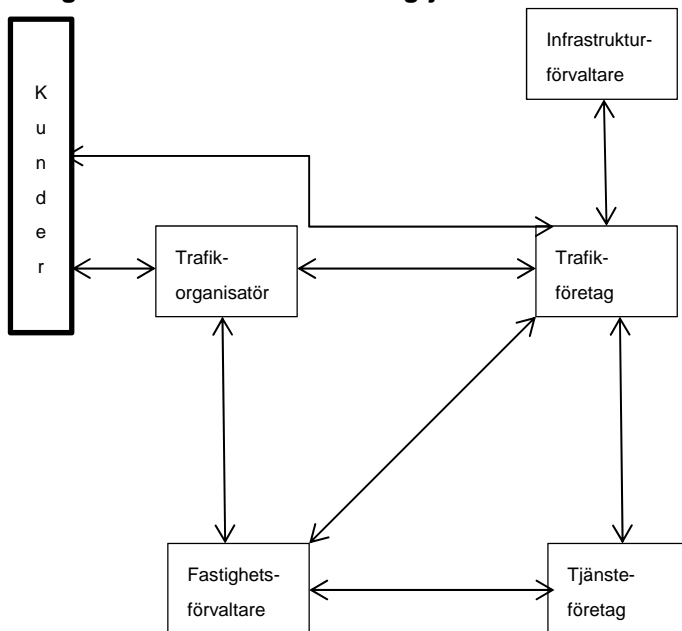
Såsom beskrivits i kapitel 3 och som diskuteras i kapitel 6 finns renodlade tjänsteleverantörer såsom leverantörer av verkstads- och underhållstjänster, lyfttjänster, växlingstjänster m.m. Dessa företag erbjuder tjänster genom att avtala om och hyra in sig i andras anläggningar. Men det finns också fastighetsföretag, infrastrukturförvaltare eller trafikföretag som utöver att äga anläggningar också utför tjänster på de egna anläggningarna.

Tjänsten kan således antingen utföras av det företag som äger anläggningen, av ett fristående tjänsteföretag eller ske med trafikföretagets egen personal med hjälp av den utrustning som finns på anläggningen. I extremfallet består tjänsten helt enkelt av en uppställningsplats för fordon.

Köparna av tjänster är trafikföretag dvs. direktivets järnvägsföretag, eller organisatörer av trafik som utnyttjar kringtjänster i form av underhåll, växling, godshantering m.m. för att sätta samman en transporttjänst. Men köpare av tjänster som hyr in sig i en tjänsteanläggning för att utföra tjänster för eget bruk är också att betrakta som tjänsteleverantörer i direktivets mening. Som sådana kan även dessa bli skyldiga att ge tillträde för andra järnvägsföretag eller trafikorganisatörer till de tjänster de utför.

I figuren nedan illustreras strukturen på kringtjänstmarknaden.

Figur 7.1 Marknaden för kringtjänster



Källa: SOU 2013:83 med egna bearbetningar

Det faktum att samtliga typer av företag eller organ kan uppträda i flera funktioner väcker emellertid frågor om vilken lagstiftning som ska gälla; den som följer av järnvägslagen eller av den s.k. hyreslagen. Då t.ex. ett fastighetsföretag (som Jernhusen) sluter avtal med ett trafikföretag (SJ AB) om hyra av anläggning regleras normalt avtalet via hyreslagen (enligt vilken hyresgästen SJ AB får besittningsrätt). Trafikföretaget levererar i sin tur tjänster i anläggningen till sig själv för eget bruk. Men företaget kan också ha skyldighet att, såsom tjänsteleverantör enligt järnvägs-

lagen/direktivet, ge tillträde till och leverera tjänster till trafikföretag och andra i enlighet med järnvägslagens (direktivets) tillträdesreglering. Detta avtalsförhållande skulle således omfattas av järnvägslagen. Det förhållandet att således två olika regelverk kan träffa vissa aktörer dubbelt diskuteras närmare i avsnitt 7.1.2.

7.1.1 Tillgång till kringtjänster kräver förhandlingar med många

Direktivet utgår från att såväl anläggningen som utförandet av kringtjänster i huvudsak levereras av ett och samma företag. I Sverige, till skillnad från i många andra medlemsstater, är emellertid tillhandahållandet av kringtjänster som sagt organiserat på ett sätt som innebär att ägare och förvaltare av tjänsteanläggningen inte nödvändigtvis behöver vara densamma som den som tillhandahåller och levererar tjänsten.

Det är t.ex. Trafikverket som ansvarar för spårupplåtelsen för den stora huvuddelen av spåren medan Jernhusen svarar för huvuddelen av fastigheterna i anslutning till spåren, inklusive de anläggningar som behövs för att själv eller via entreprenör utöva verksamheten vid terminalerna. För att få tillgång till såväl spåren som till depåer, terminaler och andra kringtjänster inklusive anslutningar till dessa krävs utöver förhandlingar med Trafikverket om spårkapacitet, även förhandlingar med Jernhusen eller annan om tillträde till anläggningen samt med tjänstetillhandahållaren om nyttjandet av tjänsterna. Den som vill ha tillgång till kringtjänster vid järnvägssystemets större anläggningar måste med andra ord ingå avtal med ett flertal aktörer.⁴

⁴ En enkel till framtiden, delbetänkande av utredningen om järnvägens organisation, SOU 2013:83 s 177.

7.1.2 Olika typer av avtalsförhållanden träffas av olika regelverk

SERA-direktivet reglerar ett öppet tillträde på lika villkor för järnvägsföretag till tjänster och tjänsteanläggningar. I artikel 13.2 föreskrivs att tjänsteleverantörer på ett icke-diskriminerande sätt ska tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, till de anläggningar som avses i punkt 2 bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. Bestämmelsen har sitt ursprung i artikel 5 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur och är införlivad i 6 kap. 23 § järnvägslagen (2004:519). Till skillnad från i direktivet riktar sig rätten till tillträde till tjänsterna i 23 § även till organisatörer av trafik i enlighet med den modell för marknadstillträde som gäller i Sverige. Det betyder att det finns en offentlighetsrättslig reglering som ger järnvägsföretag och trafikorganisatörer rätt att på icke-diskriminerande villkor få tillträde till tjänsteanläggningar och nyttja de tjänster som tillhandahålls i anläggningen. Det finns också i 7 kap. 8 § järnvägslagen en reglering av de avgifter som får tas ut för tjänster. I den mån tillträde till anläggningen inte medges eller avgifterna inte överensstämmer med järnvägslagen finns möjligheter att, som första instans, vända sig till tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen.

När å andra sidan en anläggning för järnvägstjänster hyrs ut av fastighetsförvaltare som inte själv agerar som tjänsteleverantör i anläggningen gäller istället hyreslagens (12 kap. jordabalken) bestämmelser om lokaler. (Reglerna i den svenska hyreslagen syftar till att reglera förhållandet mellan en oftast större och finansiellt starkare fastighetsägare till förmån för en vanligen mindre och svagare hyresgäst.) Enligt 56 § hyreslagen erhåller hyresgäst som hyrt en lokal i minst 9 månader ett besittningsskydd och kan inte sägas upp utan vidare. Vidare anges i 57 a § hyreslagen att hyran inte får överstiga marknadshyra för

liknande jämförbara lokaler på orten. Om hyresvärden och hyresgästen inte kan komma överens om hyran, vänder man sig för medling till hyresnämnden. Hyreslagstiftningen är en civilrättslig reglering som helt bygger på att det sluts avtal mellan hyresgäst och hyresvärd. Ett hyresavtal ger betydligt längre gående dispositionsrätt över fastigheten än den som ett järnvägsföretag eller trafikorganisations kan åberopa med stöd av järnvägslagens offentlighetsreglering om tillträde till en tjänst och en tjänsteanläggning. Genom ett hyresavtal frånhänder sig hyresvärden normalt hela dispositionsrätten över lokalen.

Avgörande för tillämpningen av hyreslagen är att avtalet sluts med en fastighetsägare som inte är tjänsteleverantör på anläggningen. Med tjänsteleverantör avses enligt direktivets definition som nämnts varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i punkterna 2–4 i bilaga II. Därmed omfattar begreppet tjänsteleverantör i direktivets mening inte bara de som utför kringtjänster utan också samtliga företag och organ som enbart förvaltar järnvägsfastigheter (som utgör en del av tjänsten) utan att i anläggningen också tillhandahåller tjänster. Även dessa företag och organ skulle således kunna bli skyldiga att ge järnvägsföretag och organisationer av trafik tillträde till de aktuella fastigheterna. Direktivets definition får tolkas med utgångspunkt ifrån hur marknaden för kringtjänster ser ut i det stora flertalet europeiska länder, dvs. att det är samma företag eller organ som äger och förvaltar anläggningen som också tillhandahåller tjänsterna i denna. Som framgår ovan (avsnitt 7.1) ser förhållande annorlunda ut i Sverige. Även om det i definitionen av tjänsteleverantör talas både om den som förvaltar anläggningen och den som tillhandahåller tjänster i denna, kan avsikten inte vara att järnvägsföretag och andra sökande ska kunna vända sig till två olika aktörer med sina krav om tillträde till en viss anläggning.

Detta innebär i sin tur att hyreslagens och järnvägslagens bestämmelser skulle kunna träffa vissa aktörer dubbelt och att

därför olika och delvis motstridiga regler gällande till exempel avgiftssättning för hyra/upplåtelse skulle kunna bli gällande. Syftet med EU-regleringen och järnvägslagens reglering av tjänster är järnvägsföretagens och trafikorganisationsrätt att få ett icke-diskriminerande tillträde till tjänsten och de spår och andra anläggningar som behövs för att komma i åtnjutande av tjänsten. Hur de bakomliggande ägande- och upplåtelseförhållandena för tjänsteanläggningen och spåren i anläggningen ser ut är inte av avgörande betydelse för detta. EU-regleringen träffar den som tillhandahåller tjänsten i anläggningen. Om det är fråga om en grundläggande tjänst, som enligt det nya regelverket inte kan förbehållas för internt bruk (jfr avsnitt 7.2.1), är utgångspunkten att alla företag ska ges ett icke-diskriminerande tillträde. Det får anses gälla även i de fall ett järnvägsföretag hyrt anläggningen i syfte att förse den egna verksamheten med tjänsten. Detta betyder också att det är möjligt för den som i och för sig faller under definitionen som tjänstetillhandahållare enligt SERA-direktivet att frångå sig ansvaret som tjänstetillhandahållare genom att upplåta fastigheten i enlighet med hyreslagen. Som skäl för att det är så EU-regleringen bör tolkas kan nämnas artikel 13.6 i SERA-direktivet. Enligt denna bestämmelse ska ägaren till en anläggning för tjänster som inte har varit i bruk på två år offentliggöra att anläggningen leasas eller hyrs ut. Denna upplåtelse rör ett annat förhållande än det mellan tjänstetillhandahållaren och de järnvägsföretag som är intresserade av tillträde till tjänster i anläggningarna.

Om exempelvis SJ AB hyr en anläggning av Jernhusen för att betjäna de egna fordonen med grundläggande tjänster, skulle SJ AB gentemot andra järnvägsföretag som vill ha tillgång till tjänsterna i anläggningen vara tvungen att agera som tjänsteleverantör enligt järnvägslagens regler. Däremot skulle hyreslagen tillämpas mellan Jernhusen och SJ AB, eftersom det inte är detta förhållande i upplåtelsekedjan som träffas av EU-regleringen. Detsamma gäller om Jernhusen äger en anläggning som man hyr ut till ett renodlat tjänsteföretag. Då skulle hyreslagens bestämmelser gälla i förhållandet mellan Jernhusen och detta

företag, medan järnvägslagens regler blir tillämpliga mellan tjänsteföretaget och dess kunder, dvs. järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Det framstår också som rimligt att sådana tjänsteföretag, som kanske gör investeringar i personal och utrustning, omfattas av de skyddsregler rörande besittningsskydd och hyra som finns i hyreslagen. I de situationer då Jernhusen själv agerar som tjänsteleverantör i förhållande till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer träffas i stället Jernhusen av järnvägslagens tillträdesreglering.

Även om en tolkning som den ovan redovisade innebär att det i de allra flesta fall torde stå klart om det är hyreslagen eller järnvägslagens regler som är tillämpliga, kan inte uteslutas att det skulle kunna uppstå tveksamma situationer. I sådana situationer då båda lagarna skulle kunna tillämpas, måste någon av lagarna ges företräde. Bedömningen görs dock att lagtolkningsprincipen om *lex specialis* leder till att järnvägslagens regler i de fallen blir tillämpliga. *Lex specialis* innebär att i de fall det finns två lagar med motstridigt innehåll som reglerar samma sak, ska den av lagarna tillämpas som är mer specifik framför den som har ett mer generellt innehåll. I det här fallet handlar det om upplåtelse av järnvägsanläggningar. Järnvägslagens mer specifika regler som bygger på ett EU-rättsligt regelverk bör ges företräde framför hyreslagens mer allmänt hållna regler om upplåtelse av lokaler.

7.1.3 Direktivets tillträdesreglering löser inte strukturproblemen på kringtjänstmarknaden

Dominerande statliga bolag

Den statliga fastighetsförvaltningen inom järnvägen fördelades vid bolagiseringen av SJ mellan det nybildade bolaget Jernhusen och Banverket. Jernhusen förvärvade därmed alla fastigheter och all mark som ansågs vara möjlig att utveckla från kommersiella utgångspunkter. Det innefattade även mark för infrastruktur inom storstadsområdena, t.ex. Stockholms central. Banverket

fick samtidigt överta ansvaret för linjemark samt stationsfastigheter m.m. som inte ansågs vara möjliga att driva på kommersiella grunder. I sin roll inom transportsektorn konkurrerar Jernhusen med andra aktörer som bedriver eller vill utveckla liknande verksamhet. Sedan januari 2009 har Jernhusens roll preciserats i en ändrad bolagsordning.⁵

I tilläggsdirektiv till Utredningen om järnvägens organisation (Dir 2014:52) har regeringen uppmärksammat det förhållande att järnvägssektorn präglas av en relativt stor andel statligt ägda företag, som alla ska agera på kommersiella villkor. Regeringen konstaterar att det finns skäl att kartlägga för- och nackdelar med det statliga ägandet på den nu öppna järnvägsmarknaden, och särskilt frågan om de statliga företagens verksamhetsmål innebär en risk för störningar i marknadens funktionssätt. Mot denna bakgrund får utredaren i uppdrag att

– analysera de statliga företagens roll och ställning på marknaden och hur det statliga ägandet påverkar förutsättningarna att utveckla väl fungerande marknader.

Upphandling har lett till lokala monopol

När en dominerande aktör i form av ett gods- eller persontrafikföretag är ensam om att tillhandahålla tjänster vid anläggningar som man har förstahandskontrakt på eller där man har avtal med anläggningsägaren om att ensam leverera tjänster finns en risk för att bolaget kan utnyttja detta förhållande för att skaffa sig ett försprång framför konkurrerande godstrafikföretag.

⁵ Bolaget ska enligt denna "...inom ramen för kravet på affärsmässighet, vara ett ledande företag i utvecklingen av den svenska transportsektorn med anknytning till järnväg i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg. Bolaget skall direkt eller indirekt genom dotter- och intressebolag utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt därmed förenlig verksamhet".

Det saknas ett övergripande ansvar för marknadens utveckling

Trafikverket förvaltar statens spåranläggningar med huvudspår inklusive spår vid stationer och utmed plattformar. Alla större rangerbangårdar liksom terminaler där enklare tågbildning kan ske förvaltas också av Trafikverket. Övriga sidospåsanläggningar som 1999 överfördes till Banverket inför bolagiseringen av SJ förvaltas också av Trafikverket. Skälet till att dessa anläggningar fördes över till myndigheten var att investeringar i sådana anläggningar, med de möjligheter de ger till tågbildning, har direkt påverkan på behovet av kapacitet på linjespår.⁶ Trafikverket har emellertid i olika sammanhang under senare tid aviserat att man vill renodla sin verksamhet och i fortsättningen låta marknaden ta hand om sidosystemen för järnvägs-transporter.

Som beskrivits tidigare i denna promemoria kan spår användas för olika ändamål, vars betydelse för marknadens effektiva funktion kan skilja sig åt, men också ändras över tid. Det är därför viktigt att spår som ingår i eller ansluter till strategiskt betydelsefull infrastruktur inte utan vidare upplåts eller avyttras till andra ändamål än järnvägstransporter eller till järnvägsaktörer på villkor som begränsar, hindrar eller omintetgör tillträdet till en strategiskt viktig anläggning eller en tjänst. Att det nu och framgent finns tillgång till sådan strategisk infrastruktur är av avgörande betydelse för järnvägstransporters funktion idag och i framtiden.

Det ligger inte i Trafikverkets uppgift att vidmakthålla och bekosta spår som inte behövs för verksamheten. Faktum är emellertid att ingen av myndigheterna eller organen på järnvägsområdet har i direkt uppgift att svara för det framtida transportpolitiska behovet av järnvägsinfrastruktur.

Ett beslut om att avyttra eller upplåta alla spåranläggningar Trafikverket inte anser sig ha behov av går dock inte att återkalla eller göra ogjort. Eftersom tillgången till sådan mark eller sådana

⁶ En enkel till framtiden? Delbetänkande till utredningen om järnvägens organisation, SOU 2013:83 Alexandersson 2013, sid 177 ff.

fastigheter som järnvägen kräver är begränsad av naturliga skäl (och särskilt i vissa relationer) riskerar det att för all framtid ställa hinder för marknadens fortsatta utveckling. Mot denna bakgrund förefaller det som angeläget att de mer långsiktiga konsekvenserna utreds innan ett sådant beslut kan fattas. En sådan utredning bör också titta närmare på behov och förutsättningar för att utpeka och inrätta ett övergripande ansvar för järnvägsmarknaden och dess utveckling.

I sammanhanget kan nämnas att regeringen i tilläggsdirektiv till utredningen om järnvägens organisation (Dir 2014:52) uppmärksammat problemen på kringtjänstmarknaden. I direktivet konstateras att olika former av kringtjänster måste ges möjlighet att utvecklas i harmoni med utvecklingen av järnvägens huvudinfrastruktur. Olika utvecklingsinsatser inom infrastrukturen riskerar annars att inte få den effekt som uttryckts i riksdagens och regeringens mål och ställningstaganden. De oklarheter när det gäller ansvar och rättigheter i förhållande till järnvägsanläggningar och relaterade funktioner som utredningens delbetänkande visar på behöver redas ut.

Utredningen har därför bland annat fått i uppdrag att

- föreslå hur järnvägens behov av mark för bl.a. terminaler och depåer ska säkerställas i samverkan med kommunerna i deras fysiska planering och vilka villkor som ska vara uppfyllda innan statliga järnvägsfastigheter, mark eller andra anläggningar får upplåtas eller överlåtas,
- analysera lämpligheten i att inom Jernhusen AB hålla samman järnvägens allmänna fastighetsförvaltning med dess aktiva terminal- och depåförvaltning samt ta ställning till om delar av Jernhusens terminal- och depåverksamhet bör avskiljas för att åstadkomma ökad mångfald och konkurrens,
- ta ställning till om en mer samlad förvaltning av spår, övriga terminalanläggningar och terminalservice bör etableras och hur den i så fall ska organiseras för att också medge trafikutövare och fordonsansvariga att

själva, eller via av dem upphandlade tjänstetillhandahållare, utföra relaterad verksamhet.

7.2 Ändringar i järnvägslagen

7.2.1 Tillträdet till grundläggande tjänster

Förslag: Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen om tillträde till tjänster ändras och kompletteras. Den som tillhandahåller följande tjänster är skyldig att ge tillträde till tjänsterna, och till de anläggningar där tjänsterna tillhandahålls, på ett icke-diskriminerande sätt som medger insyn: 1. service och tjänster för passagerare på järnvägsstationer, dock inte biljettförsäljning, 2. tjänster i godsterminaler, 3. tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling, 4. uppställning på sidospår, 5. tjänster i underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar, 6. tjänster i andra tekniska anläggningar och i anläggningar för rengöring och tvätt, 7. järnvägstjänster i hamnanläggningar, 8. tjänster för olycksundersättning, 9. tjänster i bränsledepåer, och 10. nödvändig genomfartstrafik till sådana anläggningar som avses ovan i punkt 2–9.

Den som tillhandahåller en grundläggande tjänst enligt ovan ska så långt möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist. Ett avslag på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst ska vara skriftligt och, om möjligt, innehålla en upplysning om ett alternativ som gör det möjligt för sökanden att bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillhandahållande av tjänster, inklusive fastställande av en tidsfrist inom vilket en ansökan om tillträde till en tjänst ska besvaras.

Skälen till förslaget: Genom SERA-direktivet utökas regelverket om tjänstetillhandahållande. I likhet med vad som gällt tidigare delas tjänster in i olika kategorier beroende på hur väsentliga de anses vara för att kunna bedriva trafik. För de tjänster som anses mest grundläggande införs en rad nya bestämmelser som syftar till att garantera alla som avser att bedriva trafik på ett visst nät tillträde till dessa och till de anläggningar inom vilka de tillhandahålls.

Direktivets artikel 13.2 ställer krav på att tjänsteleverantörer på ett icke-diskriminerande sätt ska tillhandahålla samtliga organisatörer och utförare av järnvägstrafik tillträde till de anläggningar som avses i punkt 2 i bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster). De tjänster som avses i bilaga II punkt 2 är, med vissa språkliga justeringar, de som räknas upp i p. 1–9 i rutan ovan. Som en grundläggande tjänst har också ”nödvändig genomfartstrafik” lagts till (p. 10).

Med tjänsteleverantör avses enligt direktivets definition varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i punkterna 2–4 i bilaga II. Bestämmelsen har sitt ursprung i artikel 5 i direktiv 2001/14/EG och är införd i 6 kap. 23 § järnvägslagen (2004:519) men behöver justeras och kompletteras på en rad punkter. För det första ska tydliggöras att skyldigheten att tillhandahålla tjänster på ett icke-diskriminerande sätt gäller för alla som tillhandahåller någon av de uppräknade tjänsterna. Hittills har gällt att det är endast är i det fallet man tillhandahåller tjänsten åt någon annan än sig själv, som utför eller organiserar trafik på det svenska järnvägsnätet, som skyldigheten inträder. Dessa grundläggande tjänster ska således inte längre kunna förbehållas för internt bruk. Detta skiljer också dessa tjänster från s.k. tilläggstjänster och extra tjänster som behandlas nedan. För det andra förtydligas vilka tjänster som avses. Flertalet av tjänsterna förekommer redan i nuvarande bestämmelse i järnvägslagen men för att helt överensstäm

med de tjänster som avses i direktivet behöver bestämmelsen kompletteras.

Tillägget i punkt 10 om ”nödvändig genomfartstrafik” i förslaget ovan syftar till att hantera en negativ effekt av förslaget i kapitel 6 om att undanta infrastruktur i anläggningar för tjänster från järnvägsföretagens och andra sökandes trafikeringsrätt. Tjänsteleverantörer ska enligt artikel 13.2 som sagt vara skyldiga att tillhandahålla öppet tillträde till såväl anläggningarna, inklusive i dem ingående infrastruktur, och tjänsterna som tillhandahålls i dem. Denna skyldighet blir dock omöjlig att bära om de som har rätt att organisera, eller organisera och utföra järnvägstrafik, inte har rätt till tillträde till den infrastruktur som ansluter dessa tjänsteanläggningar till det järnvägsnät som omfattas av järnvägsföretagens trafikeringsrätt. Det kan vara fallet när en anläggning för grundläggande tjänster endast kan nås genom användning av infrastrukturen i en annan anläggning för tjänster. För att möjliggöra öppet tillträde i dessa, i praktiken sällan förekommande, fall föreslås därför en ytterligare grundläggande tjänst som består i skyldighet för förvaltaren av infrastrukturen i anläggningar för tjänster att medge järnvägsföretag och andra sökande nödvändig genomfart till anläggningar för grundläggande tjänster. I de fall detta orsakar ökade kostnader för produktionen av övriga tjänster i anläggningen som belastas med genomfart, får dessa speglas i avgiften för genomfartstjänsten, som ju ska motsvara självkostnaden.

Denna lösning kan dock bli praktiskt svår att tillämpa om infrastrukturen i en anläggning för tjänster, som blir föremål för genomfart som är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, förvaltas av någon annan än den som tillhandahåller kringtjänster i den förstnämnda anläggningen. Det finns då ingen direkt koppling mellan den tjänstetillhandahållare vars produktion belastas med merkostnader till följd av genomfarten och den som tillhandahåller genomfartstjänsten och har rätt att ta ut avgift för den. I bästa fall blir detta praktiska problem kortlivat. Regeringens särskilde utredare har nämligen i ett tilläggsdirektiv (2014:52) för utredningen om järnvägens organisation

fått i uppdrag att bl.a. utreda om en mer samlad förvaltning av spår, övriga terminalanläggningar och terminalservice bör etableras och hur den i sådana fall bör organiseras för att också medge trafikutövare och fordonsansvariga att själva, eller via av dem upphandlade tjänstetillhandahållare, utföra relaterad verksamhet.

Genom SERA-direktivet införs möjligheter till skillnader i beräkning av avgifter beroende på om det är fråga om en grundläggande tjänst eller en tilläggs- eller extra tjänst. Dessutom har EU-kommissionen förutskickat att det kommer en genomförandeakt som närmare kommer specificera förfarandena och kriterierna för tillträde till vissa av tjänsterna.

Av artikel 13.4–5 framgår vidare att en tjänsteleverantör ska sträva efter att tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde till tjänsten. Tjänsteleverantören – som kan vara antingen förvaltare av anläggningen, (ensam) leverantör av tjänsten i den aktuella anläggningen, eller en kombination av dessa båda – ska så långt möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillträde enligt sökandes behov. Det är inte ovanligt att stora aktörer på järnvägsmarknaden, till exempel ett järnvägsföretag, också äger eller förvaltar depåer och terminaler av olika slag. När en tjänsteleverantör står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som har en dominerande ställning ska tjänsteleverantören därför organiseras för ett beslutsmässigt oberoende från det dominerande företaget. I kapitel 9 föreslås därför en bestämmelse med denna innebörd.

Avslag får enligt direktivet endast ske om det finns ett praktiskt möjligt alternativ för sökanden att vända sig till. Med detta menas en alternativ tjänstetillhandahållare som möjliggör för sökanden att bedriva den aktuella trafiken på de linjer som planerats. Samtidigt anges att detta inte ska innebära att tjänsteleverantören måste investera i resurser eller faciliteter för att tillgodose alla ansökningar från järnvägsföretagens sida. För att tjänstetillhandahållarna ska kunna få rimlig lönsamhet i sina verksamheter ska det inte heller krävas av dem att spara restkapacitet, på motsvarande sätt som gäller för infrastruktur-

förvaltarna beträffande kapacitet på nätet. I stället får direktivets reglering tolkas så att en tjänstetillhandahållare är skyldig att på ett icke-diskriminerande sätt fördela kapacitet i sin anläggning så långt det finns plats i denna. Någon tidsbegränsning för upplåtelsen motsvarande den som gäller för kapacitet på nätet (en tågplanepериод och möjligheter till ramavtal för längre period) finns inte heller beträffande kapacitet i tjänsteanläggningar. Avsaknad av praktiskt möjliga alternativ till följd av kapacitetsbrist och trängsel i anläggningar får därmed anses vara ett sakligt grundat skäl för avslag.

En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). Det bör därför införas ett bemyndigande till regeringen och vidare till tillsynsmyndigheten att i föreskrift fastställa en rimlig tidsfrist inom vilket ett svar ska lämnas. Enligt direktivet ska ett beslut om avslag på en begäran om tillträde till en tjänst vara skriftligt i de fall tjänstetillhandahållaren står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som har en dominerande ställning på järnvägstransportmarknaden. Eftersom det ska vara möjligt att rikta klagomål till regleringsorganet för den som nekats tillträde till en grundläggande tjänst, bör kravet på skriftlighet gälla alla avslag. Ett muntligt besked om avslag är svårt att hantera för en myndighet. Detta betyder inte att tjänstetillhandahållare ska tyngas administrativt av att behöva författa långa motiveringar till sina avslag. Det bör dock framgå av avslaget varför den sökande inte får tillträde till anläggningen.

7.2.2 Upplåtelse av tjänsteanläggningar

Förslag: Om en anläggning för en grundläggande tjänst inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska det offentliggöras att driften av anläggningen helt eller delvis upplåts. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för annat ändamål.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 13.6 i SERA-direktivet ställs i vissa fall krav på att en ägare av en tjänsteanläggning som avses i bilaga II punkt 2 till direktivet (grundläggande tjänster) måste hyra eller leasa ut anläggningen om den inte används.

Kravet i direktivet innebär att en anläggning för grundläggande tjänster inte får stå oanvänd i mer än två på varandra följande år, om det finns någon som vill få tillträde till anläggningen. I detta läge måste ägaren av anläggningen göra offentligt att annan kan överta verksamheten i anläggningen. Kravet innebär att ägaren ska möjliggöra för att anläggningen leasas eller hyrs ut, dvs. någon form av upplåtelse. Det är endast om ägaren av anläggningen kan visa att avsikten är att fastigheten eller anläggningen ska användas för annat ändamål än järnvägsändamål, skyldigheten att upplåta anläggningen till annan upphör. I den svenska lagen bör det införas en bestämmelse av detta innehåll. Eftersom den svenska regleringen innebär att även sökanden som organiserar trafik omfattas av kraven på icke-diskriminerande tillträde till tjänster, bör den svenska bestämmelsen spegla detta. Om en anläggning för en (grundläggande) tjänst inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska det offentliggöras att driften av anläggningen helt eller delvis upplåts. Detta krav ska dock inte gälla om det kan visas att anläggningen ska användas för annat ändamål.

7.2.3 Tilläggstjänster och extra tjänster

Förslag: Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller en tilläggstjänst enligt andra stycket eller en extra tjänst enligt tredje stycket, är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

De tilläggstjänster som avses i första stycket är

1. tillhandahållande av drivmotorström, 2. uppvärmning före avgång av persontåg, 3. kontroll av farligt gods, 4. assistans för drift av icke-standardtåg.

De extra tjänster som avses i första stycket är

1. telekommunikationstjänster, 2. tillhandahållande av extra information, 3. teknisk kontroll av rullande materiel, 4. biljettförsäljning på stationer, och 5. tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

Skälen för förslaget: Det stora flertalet regler om tjänstetillhandahållande i SERA-direktivet gäller de ovan behandlade grundläggande tjänsterna i bilaga II punkt 2. I artikel 13.7–8 och bilaga II punkt 3 och 4 behandlas s.k. tilläggstjänster och extra tjänster. För dessa gäller endast kravet att om tjänsten tillhandahålls till andra, ska tillhandahållandet ske till alla intressenter på ett icke-diskriminerande sätt. Det betyder att regleringen överensstämmer med den som i dag gäller för grundläggande tjänster, dvs. det är endast om man som tjänsteleverantör tillhandahåller sin tjänst på marknaden som kraven inträder. Det är således möjligt att förbehålla sig tjänsten för internt bruk. För dessa tjänster finns heller inga krav på att tjänsteleverantören ska svara inom en rimlig tidsfrist, att eventuella avslag ska vara skriftliga och innehålla upplysningar om ett praktiskt möjligt alternativ till tjänsten eller att anläggningen måste annonseras ut för uthyrning om den inte använts inom en tvåårsperiod och

någon uttryckt önskemål att få tillträde till anläggningen. En sökande som fått avslag på sin begäran om tillträde till en tilläggstjänst eller en extra tjänst kan heller inte få saken prövad enligt den nu föreslagna nya tvistlösningsbestämmelsen i 8 kap. 9 a § järnvägslagen (se nedan). Därmed inte sagt att en sökande som anser att en tjänsteleverantör inte följt lagens krav om exempelvis ett icke-diskriminerande tillträde, inte kan vända sig till tillsynsmyndigheten enligt de allmänna reglerna i lagen. Särskiljande för dessa tjänster är också att grunden för avgiftsuttaget kan beräknas på ett annat sätt i de fall tjänsten inte tillhandahålls i en monopolsituation, än vad som gäller för grundläggande tjänster (se nästa avsnitt).

7.2.4 Avgifter för tjänster

Förslag: Avgifter för grundläggande tjänster och för tillträde till järnvägsspåren inom anläggningen för en sådan tjänst ska vara icke-diskriminerande. Avgiften får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst.

Avgifter för extra tjänster och tilläggstjänster ska vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över en sådan tjänst är ensam om att tillhandahålla tjänsten, får avgiften inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst.

Rimlig vinst ska definieras som avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den finansiella risk som tjänsteleverantören löper, och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Den som tillhandahåller järnvägstjänster ska förse den infrastrukturförvaltare till vilken tjänsteanläggningen ansluter med information om de avgifter som tas ut för tjänsterna eller själv offentliggöra informationen.

Skälen för förslagen: Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen finns endast en bestämmelse om avgifter för tjänster, 7 kap. 8 §. Bestämmelsen har sitt ursprung i direktiv 2001/14/EG och som klargör att järnvägens konkurrenskraft ska beaktas vid pris-sättningen. I de fall där det bara finns en leverantör av en tjänst ska leverantören kunna visa att avgiften är relaterad till kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och att den tas ut i förhållande till hur mycket tjänsten utnyttjas, dvs. den s.k. självkostnaden.

Genom förslagen i denna promemoria delas tjänsterna upp i olika kategorier – grundläggande tjänster (6 kap. 23 § andra stycket) respektive tilläggstjänster och extra tjänster (6 kap. 23 c §). Anledningen till att en sådan uppdelning bedömts nödvändig är bl.a. att grunderna för avgiftsuttaget skiljer sig åt. Enligt artikel 31.7 i SERA-direktivet får den avgift som tas ut för tillträde till spår inom sådana anläggningar för tjänster som avses i bilaga II punkt 2 till direktivet och tjänsterna i dessa anläggningar (*grundläggande tjänster*) inte överstiga kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsten plus en rimlig vinst. Denna princip gäller oavsett om tjänsten tillhandahålls i monopol eller inte, dvs. om den som tillhandahåller tjänsten är ensam om att tillhandahålla den eller inte. Vad som avses med rimlig vinst är en bedömningsfråga. Ramarna definieras dock i artikel 3.17 i direktivet, som nu föreslås med viss språklig justering föras in i 1 kap. 4 § järnvägslagen. Enligt definitionen i direktivet är en rimlig vinst ”avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk, inbegripet beträffande intäkter, eller frånvaron av sådan risk som tjänsteleverantören löper och ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren”. Därvidlag utgör den nya formuleringen ett förtydligande i lag av hur stor den vinst eller avkastning kan tillåtas vara och som får läggas till självkostnadsberäkningen.

Avgiftsregleringen för tilläggstjänster och extra tjänster är visserligen densamma som redogjorts för ovan, men gäller endast i de fall tjänsten tillhandahålls i monopol (jfr artikel 31.8 i SERA-direktivet). Om det finns flera alternativa tjänste-

tillhandahållare får dessa ta ut vilka avgifter de vill, så länge inte någon sökande diskrimineras. Det bör därför i avgiftskapitlet i järnvägslagen införas två nya bestämmelser i 7 kap. 8 och 8 a §§ som genomför SERA-direktivet i dessa avseenden.

Enligt artikel 31.10 i SERA-direktivet ska tjänsteleverantörer förse den infrastrukturförvaltaren till vilken anläggningen ansluter med information om de avgifter som tas ut för att få tillträde till tjänsten. Informationen ska publiceras i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning (6 kap. 5 § järnvägslagen). Avsikten är att skyldigheten för infrastrukturförvaltaren att föra in sådana uppgifter i sin järnvägsnätbeskrivning kommer att regleras i förordning. Enligt direktivet ska det dock vara möjligt för tjänstetillhandahållaren att själv publicera uppgifterna på sin webbplats. Infrastrukturförvaltaren ska i sin järnvägsnätbeskrivning då hänvisa till denna webbplats.

7.2.5 Tvistlösning

Förslag: En sökande som fått avslag på sin begäran om tillträde till en grundläggande järnvägstjänst får hänskjuta tvisten till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten ska pröva om tjänstetillhandahållaren uppfyller lagens krav om ett icke-diskriminerande tillträde till tjänsten. Om bedömningen görs att det förekommit diskriminering, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänstetillhandahållaren tilldelar den sökande lämplig del av kapaciteten.

Skälen till förslaget: För att tillförsäkra ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande tillträde för järnvägsföretag till kringtjänster ska beslut om tillträde till grundläggande tjänster, inkl. tillträdet till anläggningarna de produceras i, kunna prövas av regleringsorganet (Transportstyrelsen). Om intressekonflikter uppstår och en sökande anser sig diskriminerad av tjänsteleverantörens beslut får den sökande därför enligt artikel 13.5 rikta klagomål till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska

behandla ärendet och vid behov, dvs. om det visar sig att det finns fog för klagomålet, se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas denna sökande. Sådana intressekonflikter kan uppkomma av olika skäl. Det vanligaste får antas vara att det helt enkelt är ont om plats i, eller i anslutningar till, vissa kringtjänstanläggningar. Det gäller kanske i synnerhet anläggningar i storstadsområdena eller när det gäller särskilt belastade sträckor utmed järnvägsnätet. Eftersom tjänstetillhandahållaren visserligen ska sträva efter och så långt möjligt försöka tillgodose den totala efterfrågan på tjänster men det samtidigt inte ställs krav på att tjänsteleverantörer i detta syfte måste investera i ny kapacitet kommer samtliga ansökningar av sakliga, naturliga skäl inte att kunna tillgodoses. Den prövning som ska göras handlar därför om att undersöka huruvida den sökande har blivit behandlad såsom direktivet föreskriver, dvs. på ett icke-diskriminerande sätt, och att ett avslag av dennes ansökan går att motivera utifrån sakliga skäl.

8 Styrning av infrastrukturförvaltare

8.1 Bakgrund

I direktivet regleras hur styrningen och finansieringen av infrastrukturförvaltarna ska se ut och utvecklas i syfte att utveckla gemenskapens järnvägar. Medlemsstaten ska därför ta fram en indikativ strategi för järnvägens infrastruktur och säkerställa att denna genomförs genom en avtalsöverenskommelse med infrastrukturförvaltaren.

Direktivet definierar som nämnts infrastrukturförvaltare som varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering. Anläggningar som ska betecknas som infrastruktur förtecknas i direktivets bilaga I. Den framkomlighetstjänst som infrastrukturförvaltaren har att tillhandahålla järnvägsföretagen samt anläggningar som behövs för detta är huvudsakligen de som förtecknas i direktivets bilaga II första punkten (minimipaket av tillträdestjänster)⁷. Det gäller t.ex. behandling av ansökningar och fördelning av kapacitet, uttag av avgifter samt operativ trafikledning. Infrastruktur-

⁷ Minimipaketet omfattar följande tjänster: a. behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet, b. rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats, c. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår, d. trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser, e. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan, f. all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

förvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får dock läggas över på annan att utföra, under förutsättning att detta inte leder till att intressekonflikter kan uppstå. Den eller de entreprenörer som åtar sig sådana uppgifter får därför inte vara aktiva aktörer på marknaden för transporttjänster. Om de samlade uppgifter som åligger infrastrukturförvaltaren emellertid tilldelas flera olika organ att fullgöra för ett och samma järnvägsnät, så blir samtliga dessa organ infrastrukturförvaltare för nätet i fråga.

De skyldigheter som direktivet anger ska träffa infrastrukturförvaltare vars verksamhet inte är av ringa omfattning och som huvudsakligen består i att tillhandahålla framkomlighet för järnvägstransporter. De infrastrukturförvaltare som omfattas av dessa skyldigheter är förutom Trafikverket, även Inlandsbanan AB, A-Train AB och Öresundsbrokonsortiet. Dessa aktörer får del av statlig finansiering eller omfattas av särskilda rättigheter för sin verksamhet.

Trafikverket förvaltar statligt ägda samt av staten hel- och delfinansierade järnvägsnät. Verksamheten planeras och styrs genom den långsiktiga nationella plan för transportsystemet (NP) som tas fram av Trafikverket och som, efter offentliggörande och remittering till berörda parter, fastställs av regeringen. Planen innehåller åtgärder för att underhålla, förnya och utveckla infrastrukturen på statliga hel- eller delfinansierade nät över en tolvårsperiod och ger besked om hur dessa åtgärder ska finansieras. Den nationella planen för transportsystemet utgör den svenska statens (tolvåriga) indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen och omfattar såväl statens spår- anläggningar som förvaltas av Trafikverket som de tre banorna Arlandabanan, Inlandsbanan och Öresundsbrobanan som förvaltas i bolagsform.

Inlandsbanan

Staten är ägare och det kommunala bolaget Inlandsbanan AB (IBAB) är förvaltare av Inlandsbanan. Trafiken på inlandsbanan bedrivs av ett dotterbolag till IBAB, Inlandstrafiken AB. Mellan staten och IBAB har tecknats ett avtal om ändrat huvudmannaskap för Inlandsbanan enligt vilket nyttjanderätten och det totala ansvaret för banan överläts till IBAB.

Arlandabanan

Ägare av Arlandabanan är det statligt ägda bolaget Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB). Nyttjanderätten har överlåtits till det privata bolaget A-Train AB och bolaget är förvaltare av banan. A-Train har också tillstånd som järnvägsföretag och bedriver trafik på banan. Mellan AIAB och A-Train har tecknats ett avtal.

Öresundsbanan

Ägare av Öresundsbanan är svenska och danska staten genom Öresundsbrokonsortiet. Konsortiet består av det svenska statliga bolaget Svedab och det danska statliga bolaget AS Öresund. Enligt det konsortialavtal som träffats mellan svenska och danska staten ska Öresundsbrokonsortiet såsom en enhet äga och svara för planering, projektering, finansiering, byggnation, drift och underhåll av en avgiftsfinansierad fast förbindelse för järnvägs- och vägtrafik mellan Kastrup och Limhamn. Trafiken på Öresundsbanan bedrivs av järnvägsföretag och andra sökande som har ansökt om och tilldelats kapacitet på banan av Trafikverket respektive Banedanmark.

Öresundsbrokonsortiet är infrastrukturförvaltare för Öresundsbanan enligt såväl svensk som dansk lag och har således tillstånd som sådan av respektive lands tillsynsmyndighet. Gränserna för infrastrukturförvalterskapet följer bronns

landsgränser i enlighet med Öresundsbrosortiets järnvägsnätsbeskrivning.

Banedanmark och Trafikverket utför på uppdrag av Öresundsbrosortiet tjänster som bandriftledning, trafikledning, trafikplaneläggning samt hanterar ansökningar och fördelar kapacitet på danskt respektive svenskt territorium. Banedanmark och Trafikverket är också uppbördsmyndighet för avgifter på den danska respektive den svenska sidan av Öresundsförbindelsen.

Öresundsbrobanans verksamhet planeras, styrs och finansieras i den nationella planen för transportsystemet (NP). Inlandsbanan finansieras också i den nationella planen men verksamheten planeras och styrs helt genom avtal. Arlandabanan finansieras helt genom avgifter från marknaden och erhåller därför ingen statlig finansiering. Den svenska statens planer för utvecklingen av infrastrukturen vid Arlandabanan fastställs däremot i den nationella planen. Sålunda utgör den nationella planen den svenska statens indikativa strategi för transportsystemet, däribland järnvägssystemet, inklusive de tre banorna i bolagsform.

8.2 Vissa styrande dokument

Förslag: En infrastrukturförvaltare ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för planerad användning och utveckling av nätet. Innan verksamhetsplanen antas ska infrastrukturförvaltare ge berörda företag och myndigheter möjligheter att lämna synpunkter på innehållet i planen innan den fastställs.

Tillsynsmyndigheten får, efter samtycke från EU-kommissionen, besluta att förvaltare av lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från krav på att upprätta en verksamhetsplan. Ett samtycke från EU-kommissionen behövs inte om infrastrukturen i järnvägsnätet inte faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i direktiv 2012/34/EU.

Skälen för förslagen

Direktivet reglerar förekomsten av tre olika typer av dokument som på olika sätt syftar till att klargöra roller, ansvar och åtaganden i den del av järnvägsinfrastrukturen som finansieras med offentliga eller offentligrättsligt reglerade medel. Det gäller dels en indikativ strategi för utveckling av den nationella infrastrukturen, dels infrastrukturförvaltares verksamhetsplaner, dels avtalsöverenskommelser (- eller motsvarande regleringsåtgärder när det gäller myndigheter -) mellan medlemsstaten och berörda infrastrukturförvaltare.

Beträffande den indikativa strategin motsvarar regeringens återkommande beslut om fastställelse av långsiktiga nationella transportinfrastrukturplaner redan kraven på medlemsstaterna att offentliggöra sådan strategi för utveckling och vidmakthållande av den nationella järnvägsinfrastrukturen.

Beträffande avtalsöverenskommelserna bör regeringen bemyndiga berört statsråd att för statens räkning ingå avtalsöverenskommelser med de järnvägsinfrastrukturförvaltare vars

verksamhet bedrivs i bolagsform och som staten helt eller delvis finansierar. Avtalsöverenskommelserna ska bl.a. ange hur och med vilka mål och medel infrastrukturen ska vidmakthållas och utvecklas. Vidare ska de ge infrastrukturförvaltarna incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifterna. Avtalen ska vara ingångna senast den 16 juni 2015. För Trafikverkets del bör mål och medel för utvecklingen samt incitamenten ges genom de långsiktiga nationella transportinfrastrukturplanerna och andra regleringsåtgärder.

Ett krav på att infrastrukturförvaltare ska anta och därförinnan offentliggöra verksamhetsplaner är däremot inte reglerat i lag. Det bör därför införas en ny bestämmelse i järnvägslagen som reglerar infrastrukturförvaltares skyldigheter i detta avseende.

I det följande redogörs närmare för denna promemorias överväganden gällande svensk implementering av direktivets bestämmelser om dessa dokument.

8.2.1 En nationell indikativ strategi

Enligt direktivets artikel 8.1 ska medlemsstaterna utveckla sin nationella järnvägsinfrastruktur med beaktande av, när så är nödvändigt, unionens allmänna behov, inklusive behovet att samarbeta med angränsande tredjeländer. För detta ändamål ska staterna senast den 16 december 2014, efter samråd med berörda parter, offentliggöra en indikativ strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov vad beträffar underhåll, förnyelse och utveckling av infrastrukturen på grundval av en hållbar finansiering av järnvägssystemet. Strategin ska omfatta en period av minst fem år och ska kunna förlängas.

Planering samt finansiering och genomförande av statligt finansierade åtgärder i järnvägsinfrastruktur behöver, för att fungera på ett ändamålsenligt sätt, anpassas både till behov av

långsiktighet och till det faktum att investeringskostnaderna i stor utsträckning belastar statens budget, vilken som grundregel gäller för ett år i taget. I Sverige är möjligheter till sådana avvägningar implementerade genom bestämmelser i Riksdagsordningen (RO) samt genom grundlagsfästa bestämmelser i Regeringsformen (RF).

Med stöd i RF 9 kap. 6 § kan riksdagen besluta om riktlinjer för statens verksamhet även för tid efter den följande budgetperioden. Syftet med denna ordning är att riksdagen ska ges tillfälle att på ett tidigt stadium diskutera och ta ställning till inriktningen av reformer på längre sikt än det kommande budgetåret. Av RO 3 kap. 2 § framgår att en proposition med förslag om riktlinjer enligt den nämnda bestämmelsen i RF bör innehålla en uppskattning av de framtida kostnaderna för det ändamål som förslaget avser. Vidare framgår att om ett förslag till anslag grundar sig på en plan för en längre tid än den för vilken anslaget har beräknats i propositionen, bör planen redovisas. Syftet med denna bestämmelse är att skapa en koppling mellan långsiktiga riktlinjebeslut och årliga beslut om statens budget.

I överensstämmelse med ovan beskrivna bestämmelser finns sedan i början av 1990-talet en planeringsprocess med avseende på järnvägsinfrastrukturens utveckling och vidmakthållande.⁸ Med utgångspunkt i vad som presenterades i regeringens proposition *Investeringar i trafikens infrastruktur m.m.* (prop. 1992/93:176) har den statliga planeringen av investeringar i järnvägar resulterat i tioåriga planer för perioderna 1994–2003 och 1998–2007 samt i tolvåriga planer för perioderna 2004–2015 och 2010–2021.

Den senare omfattar även övriga trafikslag. Processen fram till fastställande av dessa planer har för varje period varit uppdelad i två etapper. Först har en inriktningsplanering genomförts och avslutats med att riksdagen på grundval av en

⁸ Nuvarande bestämmelse i RF gäller sedan den 1 januari 2011. Dessförinnan fanns en bestämmelse om att riksdagen kunde besluta om riktlinjer för viss verksamhet. Den förändrade lydelsen påverkar inte möjligheterna för riksdagen att fatta beslut om inriktning för järnvägsinfrastrukturens utveckling och vidmakthållande.

infrastrukturproposition fattat beslut om investeringarnas omfattning och inriktning för aktuell planperiod. Nästa steg har varit en åtgärdsplanering som inneburit att berörda myndigheter har utarbetat nationella planer som regeringen därefter fastställt. Dessa planer har sedan genomförts av dåvarande Banverket i den takt som riksdagens årliga budgetbeslut medgivit samt med hänsyn till andra faktorer som fysisk planering av aktuella åtgärder. Förutom årliga beslut om anslagsmedel fattar riksdagen inom ramen för budgetprocessen beslut om s.k. beställningsbemyndiganden som ger regeringen möjlighet att bemyndiga myndigheter att ingå ekonomiska åtaganden som sträcker sig längre än det aktuella budgetåret samt om annan finansiering än med anslag, t.ex. med lån eller avgifter.⁹ Därefter beslutar regeringen i regleringsbrev om tilldelning av budgetårets anslagsmedel och om andra finansiella villkor.

Ansvar för att genomföra den trafikslagsövergripande nationella planen för 2010–2021 har legat på Trafikverket, som inrättades den 1 april 2010 i och med att Banverket avvecklades. Trafikverkets och regeringens respektive roller och ansvar i förhållande till planen framgår av förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Den 13 juni 2012 fattade riksdagen beslut om regeringens proposition Planeringssystem för Transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr 2011/12:257). I det sammanhanget uttalade såväl riksdag som regering att den ovan beskrivna ordningen bör gälla även framdeles. I linje med detta fattade riksdagen den 18 december 2012 beslut om regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen har den 3 april 2014 med stöd i riksdagens beslut fastställt Trafikverkets förslag med ändringar till en ny nationell plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025.

⁹ Trafikverket debiterar banavgifter med stöd i järnvägslagen. Regeringen fattar inte beslut om banavgifter och banavgifter behandlas inte inom ramen för den statliga budgetprocessen.

Bedömningen i denna promemoria är att de nationella planerna uppfyller direktivets krav på medlemsstaterna att offentliggöra en indikativ strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Av planen framgår hur och i vilken omfattning regeringen avser att finansiera drift, underhåll och trafikledning inom järnvägsområdet under perioden. Vidare framgår planerade medel till investeringar i ny järnvägsinfrastruktur. Det framgår också vilka belopp regeringen bedömer kommer att kunna ges i bidrag till järnvägsinfrastrukturförvaltarna Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet under planperioden. Totalt rör det sig om drygt fem miljarder kronor i bidrag till driften av Inlandsbanan och avgiften för järnvägsdriften av Öresundsbron under perioden 2014-2025. Den närmare fördelningen av medlen, samt hur och för vilka syften de ska användas kommer att bli föremål för kommande revideringar.

Vidare gäller planerna minst tio år, dvs. mer än de fem år som utgör direktivets minimikrav och planernas fastställelse föregås av remittering till ett stort antal instanser vilket gör att direktivets krav på samråd med berörda parter tillgodoses. Det förtjänar i det sammanhanget att nämnas att Trafikverkets planförslag i beredningen inför regeringens senaste beslut om fastställelse remitterades till ca 370 instanser, varav ett mindre antal utländska intressenter.

8.2.2 Avtal med incitament till infrastrukturförvaltarna

Avtalens innehåll och struktur

Enligt direktivets artikel 30.2 ska medlemsstaterna säkerställa att avtalsöverenskommelser ingås mellan den behöriga myndigheten – vilken för Sveriges del är regeringen – och berörda infrastrukturförvaltare för en period på minst fem år. Dessa överenskommelser ska utformas så att infrastrukturförvaltarna ges incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifterna. Incitamenten ska

ges med vederbörlig hänsyn till säkerhet samt upprätthållande och förbättring av kvaliteten på aktuella infrastruktur tjänster. Medlemsstaterna kan också genomföra dessa incitament genom regleringsåtgärder eller genom en kombination av avtal och regleringsåtgärder.

Förutom ovan angivna incitament ska avtalsöverenskommelserna innehålla åtminstone följande delar:

- Tillämpningsområde i fråga om infrastruktur och anläggningar för tjänster och omfatta alla aspekter av infrastruktur förvaltning, inklusive underhåll och förnyelse av den infrastruktur som redan är i drift (anläggande av ny infrastruktur får också inkluderas).
- Strukturen för betalningar eller anslagna medel som fördelas mellan aktuella infrastruktur tjänster, underhåll och modernisering, och hantering av existerande eftersläpningar i fråga om underhåll och modernisering (strukturen för betalningar eller medel som anslås till ny infrastruktur får inkluderas).
- Användarorienterade prestandamål i form av indikatorer och kvalitetskriterier.
- Mängden möjliga eftersläpningar i fråga om underhåll och vilka tillgångar som kommer att fasas ut och därmed utlösa olika finansiella flöden.
- Minimiskyldigheter i fråga om rapportering för infrastruktur förvaltaren avseende innehåll och frekvens i rapporteringen, inklusive information som ska offentliggöras årligen.
- Den överenskomna löptiden för överenskommelsen, som ska synkroniseras och vara förenlig med löptiden för infrastruktur förvaltarens verksamhetsplan, koncession eller tillstånd, när så är lämpligt, och de ramar och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställts av staten.

- Regler för hantering av större driftstörningar och nödsituationer, inklusive beredskapsplaner och förtida upphävande av avtalsöverenskommelsen, och information till användare i god tid.
- Korrigeringsåtgärder som ska vidtas om någon av parterna bryter mot sina avtalsförpliktelser, eller i undantagsfall påverkar tillgången till offentlig finansiering, inbegripet villkor och förfaranden för omförhandling och förtida upphävande.

När det gäller tillämpningsområdet finns det särskilda krav på hur avtalsöverenskommelserna ska var strukturerade. Denna struktur framgår i direktivets bilaga II (direktivet i sin helhet är bilagd denna promemoria). För de infrastrukturförvaltare som enligt bedömningen i denna promemoria kommer att vara aktuella i det här sammanhanget (dvs. Trafikverket, Inlandsbanan AB, A-Train och Öresundsbrokonsortiet) är det i första hand de tjänster som beskrivs som minimipaket för tillträdes-tjänster som är aktuella. Det handlar t.ex. om behandling av ansökningar om kapacitet samt uttag av avgifter, operativ trafikledning, tillhandahållande av elförsörjning samt att ge information nödvändig för framdriften av tåg.

Av direktivets artikel 8.4 följer att medlemsstaterna ska säkerställa att berörda infrastrukturförvaltares resultaträkningar är balanserade under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig period av högst fem år. I det ligger att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet, inkomster utan återbetalningskrav från privata källor och statlig finansiering, inbegripet förskottsbetalningar från staten i förekommande fall, åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen. Bedömningen i denna promemoria är att även dessa delar bör fastställas i avtalsöverenskommelserna.

Formen för incitamenten till Trafikverket

Som framgått ovan är det den behöriga myndigheten som ska ingå avtalsöverenskommelser med infrastrukturförvaltarna. I Sverige är den behöriga myndigheten regeringen. Eftersom Trafikverket, den i särklass största infrastrukturförvaltaren, är en statlig förvaltningsmyndighet uppstår den komplikationen att en civilrättsligt bindande avtalsöverenskommelse inte kan upprättas. Det beror på att regeringen och Trafikverket båda ingår i den juridiska personen staten. Emellertid tillåter direktivet enligt artikel 30.3 att aktuella incitament, förutom genom avtalsöverenskommelser, även ges genom regleringsåtgärder. När det gäller Trafikverket faller det sig därmed naturligt att incitamenten m.m. ges genom regleringsåtgärder och inte genom avtalsöverenskommelser. Bland dessa är framförallt regeringens årliga beslut om regleringsbrev till Trafikverket av betydelse. Även andra styrande dokument har relevans i sammanhanget, t.ex. förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket samt det s.k. styrramverket med prestandamål för uppföljning av verksamheten i Trafikverket. Kraven i artikel 8.4 om ekonomisk balans tillgodoses beträffande Trafikverket genom de regelverk som gäller finansiering och redovisning i statliga myndigheter.¹⁰

En viktig regleringsåtgärd bör enligt bedömningen i denna promemoria också vara den nationella planen för transportinfrastruktur. Planen bör därmed vara utformad så att den uppfyller två olika krav i direktivet. Dels en indikativ strategi för all järnvägsinfrastruktur i landet (dvs. i enlighet med vad som beskrivs i föregående avsnitt), dels en mer detaljerad reglering av Trafikverkets verksamhet med avseende på järnvägsinfrastruktur. Eftersom Trafikverket är den i särklass största förvaltaren av järnvägsinfrastruktur överlappar dessa båda delar av planen varandra i stor utsträckning. Som framgått ovan rymmer dock planen avsedd tilldelning av medel till andra infrastruktur-

¹⁰ Budgetlagen (2011:203), förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, förordning (2000:606) om myndigheters bokföring, anslagsförordningen (2011:223).

förvaltare, i dessa delar är planen inte en reglering av Trafikverkets verksamhet utan endast en del av den indikativa strategin för järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling i stort. Dessutom innehåller planen delar som avser övriga trafikslag och som därmed inte fyller någon funktion i förhållande till direktivet.

Till regeringens fastställelse av den nationella planen för perioden 2014–2025 hör en särskild bilaga som redogör för vilka delar av planen som utgör de regleringsåtgärder som följer av direktivet. I bilagan framgår även vilka övriga regleringsåtgärder som anknyter till direktivets krav på den behöriga myndigheten (regeringen) att ge infrastrukturhållaren i fråga (Trafikverket) incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifterna. Bedömningen i denna promemoria är att ovan nämnda och redan befintliga regleringsåtgärder till sin form motsvarar direktivets krav i aktuella delar. Dock kan det finnas anledning för regeringen att komplettera och utveckla vissa delar i aktuella dokument för att fullt ut motsvara direktivets krav.

Framtagande och genomförande av nationell plan för transportinfrastruktur styrs dels av planeringsdirektiv som beslutas av regeringen inför en ny planeringsomgång, dels av förordningar. Av särskild betydelse är förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Regeringen har beslutat om införandet av ett nytt planeringssystem som tillämpas för första gången från och med planperioden 2014–2025. Mot denna bakgrund avser regeringen att bereda förordningsändringar som ska bidra till att tydliggöra styrningen under såväl framtagande som genomförande av åtgärdsplaner. Även införandet av SERA-direktivet föranleder behov av förordningsändringar. Ändringarna bör vara genomförda senast till påbörjandet av nästa planrevidering. I det kortare perspektivet avser regeringen att genomföra mindre justeringar av aktuella förordningar.

I artikel 30.1 anges att infrastrukturförvaltare ska ges incitament att sänka kostnaderna för att tillhandahålla

infrastruktur samt nivån på banavgifterna. Av direktivets artikel 30.4 framgår vidare att om aktuella incitament genomförs genom regleringsåtgärder ska detta bygga på en analys av de kostnadsminskningar som går att uppnå.

Inslaget av incitamentsstyrning är en viktig komponent i det svenska systemet för anslagstilldelning. Enligt det så kallade ramanslagssystemet används i Sverige (och som introducerades budgetåret 1993/94) räknas anslag årligen upp med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i ekonomin. En viktig byggsten i ramanslagsmodellen är den så kallade pris- och löneomräkningen (PLO) som syftar till att myndigheterna i sina anslag kompenseras för omvärldens prisförändringar samtidigt som de åläggs ett effektivitets- och produktivitetskrav.¹¹ De aktuella anslagen på statens budget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* räknas årligen om med nettoprisindex. Nettoprisindex visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta skatter och olika subventioner. Systemet har förstärkt myndigheternas incitament att effektivisera, följa upp och hålla nere kostnaderna i verksamheten.¹²

¹¹ Båda anslagen är uppförda under utgiftsområde 22 Kommunikationer.

¹² Lönernas del av ramanslaget räknas årligen räknas upp med hänsyn till arbetskraftskostnadernas utveckling för tjänstemän inom tillverkningsindustrin och korrigeras med produktivitetsutvecklingen inom den privata tjänstesektorn. Övriga delar i ramanslagen beräknas utifrån liknande indexuppräknningar. För omräkning av *lokalkostnader* används ett index som motsvarar 70 procent av årstakten i KPI mätt i oktober två år före aktuellt anslagsår medan det för *övriga förvaltningskostnader* används ett index som fastställs genom en sammanvägning av flera index från SCB avseende utgifter som förekommer vid myndighetsutövning. (Arbetsgivarverket, rapport 2011:2).

Formen för incitament till infrastrukturförvaltare som är bolag

Bedömningen i denna promemoria är att direktivets huvudalternativ, att ge aktuella incitament genom avtalsöverenskommelser, bör tillämpas vad gäller andra infrastrukturförvaltare än Trafikverket. Skälen till denna bedömning är i korthet följande. För det första finns inte det hinder att ingå avtal som gäller för Trafikverket då övriga förvaltare av järnvägsinfrastruktur är från staten fristående juridiska personer. För det andra finns sedan tidigare avtal som reglerar förhållandet mellan staten och dessa bolag. Dessa avtal motsvarar, åtminstone till sina utgångspunkter, direktivets krav.

Bedömningen i denna promemoria är att det är en rimlig ordning att staten åtar sig vissa ekonomiska förpliktelser för en viss tid och att bolagen som motprestationer förbinder sig att leverera vissa bestämda tjänster till en viss kvalitet. Dessutom är bedömningen här att det är rimligt att denna ordning fastställs i ett avtal. Avtalsöverenskommelserna kan därmed liknas vid köpekontrakt där staten uppträder som köpare och bolagen som leverantörer av vissa tjänster.

Om processen fram till avtal

Enligt direktivets artikel 8.2 ska medlemsstaterna säkerställa att aktuella avtalsöverenskommelser som är i kraft den 15 december 2012 ändras om det behövs för att anpassas till direktivets krav. Ändringar ska äga rum senast den 16 juni 2015. Idag är Inlandsbanan AB, A-Train och Öresundsbrokonsortiet berörda av direktivets krav på avtalsöverenskommelser. Den preliminära bedömningen som görs i denna promemoria är att samtliga dessa avtal kan komma att behöva ses över med hänsyn till direktivets krav.

En sådan översyn bör innehålla följande tre delar. För det första bör nuvarande avtal mellan staten och de berörda infrastrukturförvaltarna analyseras. Om slutsatsen av denna analys

blir att något eller några av avtalen behöver ändras med hänsyn tagen till direktivets krav bör för det andra en omförhandling av befintliga avtal genomföras. För det tredje ska förslag till nya avtal redovisas till regeringen. Regeringen bör därefter bemyndiga berört statsråd att för statens räkning ingå dessa avtalsöverenskommelser.

8.2.3 Verksamhetsplaner för infrastrukturförvaltarnas verksamheter

Av direktivets artikel 8.3 framgår att berörda infrastrukturförvaltare ska anta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsprogram. Planerna ska utformas så att de säkerställer att såväl användning och utveckling som tillhandahållande av den aktuella infrastrukturen sker på ett optimalt och effektivt sätt. Detta samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och att medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att kända sökande och, på deras egen begäran, också potentiella sökande får tillgång till den relevanta informationen och ges möjlighet att ge sina synpunkter när det gäller innehållet i verksamhetsplanen i fråga om villkoren för tillträde och användning, samt arten, tillhandahållandet och utvecklingen av infrastrukturen innan planen fastställs av infrastrukturförvaltaren.

Det faktum att artikeln ställer krav på att kända och potentiella sökande av infrastrukturkapacitet ska få möjlighet att samråda med infrastrukturförvaltaren om de villkor för tillträde och användning av infrastrukturen som ska framgå av verksamhetsplanen innebär en överlappning i regelverket. Detta eftersom motsvarande samrådsskyldighet även gäller inför fastställandet av den järnvägsnätsbeskrivning som infrastrukturförvaltarna ska upprätta. Det bör dock framhållas att det är vidmakthållandet och utvecklingen samt användningen av medel i infrastrukturen som i första hand är föremål för samrådet. Samråd i fråga om villkor för tillträde och användning kan däremot utgöra en första

indikation på sådant som infrastrukturförvaltaren kan behöva hantera i den kommande i järnvägsnätsbeskrivningen.

Bedömningen i denna promemoria är att dessa krav bör införlivas i svensk rätt genom tillägg i järnvägslagen. Eftersom det rör sig om en offentligrättslig reglering finns det inget som hindrar att även Trafikverket omfattas av aktuella bestämmelser. För en myndighet som Trafikverket gäller visserligen redan enligt myndighetsförordningen (2007:515) att myndighetens ledning ska besluta om verksamhetsplan för myndigheten. Eftersom bestämmelsen är allmänt hållen och inte anger några krav på vad planen ska innehålla eller hur den ska offentliggöras skulle det dock krävas närmare reglering för att bestämmelsen skulle motsvara direktivets krav. Enligt direktivets artikel 2 får dock, efter samtycke från EU-kommissionen, förvaltare av lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden undantas från detta krav. Ett sådant undantag bör också framgå av det aktuella tillägget i järnvägslagen.

8.3 Infrastrukturförvaltare ska utveckla ett anläggningsregister

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 30.7 ska infrastrukturförvaltare upprätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga att förvalta, vilket ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta dessa. Detta ska åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

Eftersom något uttryckligt krav på infrastrukturförvaltare om att föra anläggningsregister inte finns reglerat i svensk lagstiftning görs i denna promemoria bedömningen att en sådan skyldighet bör införas genom ett lagkrav kompletterat med ett bemyndigande att i föreskrift ange innehållet i ett sådant register och datum för när registret ska vara slutligt upprättat. Denna skyldighet ska träffa infrastrukturförvaltare som mottar statlig finansiering eller omfattas av särskilda rättigheter för sin verksamhet. Enligt bedömningen i denna promemoria gäller detta Trafikverket, Inlandsbanan AB, A-Train AB och Öresundsbrokonsortiet.

Arbete pågår för närvarande i Trafikverket med att inrätta ett sådant anläggningsregister. I regleringsbrev till Trafikverket för 2014 har myndigheten fått i uppdrag att senast den 1 juli 2014 lämna en redovisning till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) av hur myndigheten bedömer att den kommer att kunna leva upp till direktivets krav om ett anläggningsregister och vilka kostnader eller andra konsekvenser som myndigheten bedömer kan uppstå till följd av de åtgärder som direktivets krav innebär för Trafikverkets del.

I syfte att undvika onödig administrativ belastning och hålla kostnader nere bör Trafikverkets arbete att utveckla ett sådant register så långt möjligt samordnas med andra berörda infrastrukturförvaltare som bör ges möjlighet att utnyttja det utvecklingsarbete som Trafikverket härmed gjort. Dessa bör därför ges tillgång till Trafikverkets specifikationer över registrets utformning. Specifikationerna ska kunna tjäna som underlag för dessa infrastrukturförvaltare att upprätta eller vidareutveckla egna anläggningsregister i enlighet med direktivets krav.

9 Organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad

9.1 Bakgrund

Direktivet syftar till att öka effektiviteten i järnvägssystemet och ge förutsättningar för en fungerande och konkurrenskraftig marknad för järnvägstransporter. Med vissa möjligheter till undantag ska marknaden för järnvägstransporttjänster så långt möjligt öppnas och utsättas för konkurrens. Således avses marknaden för godstrafik och den internationella järnvägstrafikmarknaden fullt ut öppnas för konkurrens, medan rätten till tillträde till den inhemska persontrafikmarknaden får begränsas. Medlemsstaterna bör däremot behålla det övergripande ansvaret för utvecklingen av infrastrukturen som får finansieras med statliga medel. Den ökade effektiviteten i utbudet av tjänster i infrastrukturen ska istället åstadkommas genom att infrastrukturförvaltare i avtal med medlemsstaten eller genom regleringsåtgärder ges incitament till bättre kvalitet och sänkta kostnader för nyttjandet av infrastrukturen.

Såväl infrastrukturförvaltare som järnvägsföretag ska ges en sund ekonomisk struktur. Överföring av offentliga medel till transportverksamhet är i princip förbjudet och får endast ske om det finns särskilda skäl i enlighet med unionens regler om statligt stöd¹³. Särskilda skäl kan t.ex. föreligga för persontransporter av

¹³ Enligt EU:s statsstödsregler är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den

allmänt ekonomiskt intresse.¹⁴ Medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av infrastruktur påverkas däremot inte av dessa begränsningar.

Järnvägsföretag ska vidare ha en status som oberoende operatörer som handlar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens behov. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna har en oberoende ställning när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring, som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens. (Genom att Sverige har organiserat även offentligt ägda järnvägsföretag i separata juridiska personer i form av bolag synes bestämmelsen redan vara införd i Sverige.)

För att under dessa förhållanden säkerställa framtida utveckling och effektiv drift är det nödvändigt att vissa verksamheter drivs var för sig och redovisas separat. Den i första hand redovisningsmässiga åtskillnaden och transparensen som föreskrivs i direktivet ska ge förutsättningar för att upptäcka och motverka betalningsströmmar och korssubventionering mellan olika verksamheter. SERA-direktivet innehåller därför krav på att åtskillnad i redovisningen ska göras dels mellan transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur, dels mellan tillhandahållandet av godstransporter och persontransporter inom samma företag.

gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

¹⁴ Enligt EU:s kollektivtrafikförordning (1370/2007) får medlemsstaterna för att säkerställa tillhandahållandet av kollektivtrafik av allmänt intresse bl.a. bevilja kollektivtrafikföretagen ensamrätt och ekonomisk ersättning samt fastställa allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik som är tillämpliga på samtliga företag, s.k. allmän trafikplikt. Detta ska dock ske med beaktande av den allmänna ordningen för statligt stöd. När ersättning eller ensamrätt beviljas är det viktigt att i ett avtal om allmän trafik mellan den behöriga myndigheten och det utvalda kollektivtrafikföretaget fastställa arten av den allmänna trafikplikten och vilken ersättning som ska utgå, för att på så sätt sörja för tillämpning av principen om insyn, principen om lika behandling av konkurrerande företag och proportionalitetsprincipen.

I ett fall ställs även ett tvingande krav på en viss organisatorisk åtskillnad. Till skillnad från kravet på redovisningsmässig åtskillnad som syftar till att kunna övervaka att företag inte ges ekonomiska fördelar till följd av subventionsströmmar mellan verksamheter, syftar detta krav till att förhindra och övervaka att företag eller organ som äger strategiskt viktiga funktioner såsom kringtjänster ges otillbörligt företräde till dessa. Således ska tjänsteleverantörer som står under direkt eller indirekt kontroll av ett dominerande företag som är aktivt på den berörda nationella transportmarknaden där kringtjänsten används även organisera verksamheten separat från den dominerande aktörens verksamhet. Tjänsteverksamheten ska vara organiserad på ett sådant sätt att beslut om villkor och tillträde till tjänsten sker oberoende från det dominerande företagets verksamhet.

I det följande redogörs närmare för hur regelverket om organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad är utformat i direktivet. Vidare görs bedömningar och lämnas förslag när det gäller hur direktivet i detta avseende bör implementeras i svensk lagstiftning.

9.1.1 Krav på redovisningsmässig åtskillnad

Förslag: För redovisning av transporttjänster ska separata resultat- och balansräkningar upprättas för gods- respektive persontrafik på järnväg.

Om allmänna medel har utbetalats till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska dessa redovisas separat i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1370/2007.

Skyldighet att särredovisa gäller inte för verksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik, med undantag för järnvägsföretag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på annan typ av järnvägsnät.

Skälen för förslaget: Bestämmelserna om särredovisning av infrastrukturförvaltning i förhållande till transportverksamhet och särredovisning av olika typer av transportverksamheter i förhållande till varandra framgår av artikel 6. De som berörs av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 är verksamheter som avser järnvägstransporter och förvaltningen av infrastrukturen respektive olika typer av järnvägstransporter när dessa bedrivs i samma juridiska person eller i samma koncern.

Direktivet ställer i artikel 6.1 krav på att det för transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur ska upprättas separata redovisningar, s.k. särredovisning. Offentliga medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra och för vilket de offentliga medlen inte är avsedda. Däremot ställer inte direktivet upp några krav på organisatorisk separation av dessa verksamheter. Infrastrukturförvaltaren respektive järnvägsföretaget kan, under förutsättning att ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen kan garanteras, vara i ett och samma företag.

Redan genom första järnvägspaketet – rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG (artiklarna 4, 6 och 9) – ställdes krav på att järnvägsföretagen ska ha en oberoende ställning i förhållande till staten och att viss verksamhet ska redovisas separat. Bestämmelsen om särredovisning för viss verksamhet är införda i 4 kap. järnvägslagen. I detta avseende kräver direktivet således inga ändringar i järnvägslagen.

Nytt i direktivet är däremot kravet i artikel 6.3 om att företag eller organ som utför transporttjänst i form av både gods- och persontransport ska redovisa dessa båda transporttjänster var för sig. Utbetalas allmänna medel till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska dessa redovisas separat i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1370/2007. Allmänna medel (offentligt stöd) som har utbetalats till persontransporttjänster får t.ex. inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter för vilka stöden inte är ämnade. Bestämmelsen har sin utgångspunkt i unionens regler om statligt

stöd och syftar till att förhindra att offentligt stöd medverkar till snedvridning av konkurrensen på marknaden.

Kravet är som sagt nytt i SERA-direktivet och bestämmelsen om särredovisning av persontrafik från godstrafik finns inte i järnvägslagen. Bestämmelsen tar sin utgångspunkt i att persontrafiken på EU-nivå inte är öppen och att direktivet medger att medlemsstater skyddar viss trafik från konkurrens. Av detta skäl bör persontrafiken också åtskiljas och redovisas separat från den öppna godstrafiken. En ny bestämmelse om detta bör således tas in i järnvägslagen. Däremot är förbudet mot att överföra allmänna medel till en verksamhet den inte är ämnad för och kravet om separat redovisning av sådana medel inte nytt utan finns redan intagna i kollektivtrafikförordningen. För att förtydliga denna bestämmelse, föreslås emellertid att en hänvisning till den aktuella bestämmelsen tas in i järnvägslagen.

Undantagsmöjligheter medges från bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 i SERA-direktivet. Undantag bör därför göras för verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik. Ett fristående järnvägsnät är ett nät som inte hänger ihop med det övriga järnvägsnätet. I Sverige är det för närvarande endast tre nät för kollektivtrafik som faller in under beskrivningen; Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. Pendeltågstrafiken i Stockholm och Pågatågen i Skåne går på det vanliga järnvägsnätet och faller därmed inte in under undantaget. Utöver de fristående näten för kollektivtrafik finns även ett antal fristående nät för museitrafik som skulle kunna omfattas av undantaget. I den mån sådan trafik är av endast obetydlig omfattning finns dock en särskild undantagsbestämmelse i 4 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519). Trafiken på de tre ovan nämnda näten för kollektivtrafik upphandlas. Om det företag som ges uppdraget att utföra trafiken även utför, eller står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som även utför, trafik på det "vanliga" järnvägsnätet, gäller inte undantaget från särredovisningskravet. Man skulle t.ex. kunna tänka sig att ett företag som SJ AB vinner upphandlingen på det fristående

nätet. Då ska i förekommande fall särredovisning ske enligt huvudregeln i 4 kap. 1 § järnvägslagen.

9.1.2 Krav på organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad i vissa särskilda fall

Förslag: Om den som tillhandahåller grundläggande tjänster (6 kap. 23 § andra stycket) står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster ska dels intäkterna från transporttjänsterna respektive tjänstetillhandahållandet redovisas var för sig, dels verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisningsskyldigheten.

Skälen för förslagen: För tillhandahållandet av tjänster till järnvägsföretag (kringtjänster) kräver direktivet, i vissa särskilda fall, såväl organisatorisk som redovisningsmässig åtskillnad. Således gäller enligt artikel 13.3 att en tjänsteleverantör som står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som är aktivt och dominerande på de nationella transporttjänstmarknader där tjänsten används ska ha en separat organisation och särredovisa sin verksamhet från den dominerande aktörens verksamhet i övrigt. Organisationen ska vara så utformad att tjänsteleverantören står oberoende från den dominerande aktören i sin verksamhet och i sitt beslutsfattande. De som berörs av bestämmelsen kan vara såväl infrastrukturförvaltare som järnvägsföretag eller annat företag eller organ.

Tjänsteleverantören ska således inte bara i sin finansiering utan även i övrigt i sin verksamhet och i sitt beslutsfattande vara oberoende från ett järnvägsföretag eller annan organisatör av trafik som uppträder som konkurrent om den aktuella tjänsten.

Detta oberoende behöver dock inte enligt direktivet innebära att det måste inrättas separata juridiska enheter för den aktuella tjänsteverksamheten. För att uppfylla kravet om oberoende är det tillräckligt att det i aktuellt fall inrättas separata avdelningar inom en och samma juridiska person. Därmed får förstås att det organisatoriska oberoendet i direktivet främst syftar till att tydliggöra att beslut när det gäller tillträde inklusive tillträdesvillkor inte får fattas eller påverkas av den eller de som kan ha direkt intresse av att förhindra marknadstillträdet för en konkurrent.

Bestämmelsen om krav på särredovisning och organisatorisk separation för kringtjänster är ny och kräver reglering i järnvägslagen. De tjänster som anges i p. 2 i bilaga II till SERA-direktivet överensstämmer, i allt väsentligt, med de tjänster som anges i 6 kap. 23 2 i järnvägslagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör också ges möjlighet att meddela ytterliga föreskrifter om den aktuella särredovisningsskyldigheten samt på kraven på organisatorisk separation.

9.2 Tillsyn

Bedömning: Regleringsorganet ska särskilt ha befogenhet att begära av verksamheter som omfattas av bestämmelserna om särredovisning att ta del av sådan bokföringsinformation som anses nödvändig för sin tillsynsverksamhet. Av 8 kap. 3 § järnvägslagen framgår redan att tillsynsmyndigheten har rätt att ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.

Skälen för bedömningen: Tillsyn av kravet om särredovisning framgår av artikel 56.12 i SERA-direktivet som bl.a. anger att regleringsorganet särskilt ska ha befogenhet att begära av infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägs-transport eller infrastrukturförvaltning tillhandahåller

bokföringsinformation som anses nödvändig. Dessa verksamheter ska tillhandahålla alla eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII till SERA-direktivet.

Tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) har enligt järnvägslagen rätt att ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen. Genom 4 kap. 3 § järnvägslagen har regeringen bemyndigat tillsynsmyndigheten att meddela närmare föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses. Genom sin föreskriftsrätt i 6 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526) har myndigheten också möjlighet att ange närmare krav på redovisningen, så att redovisningen kan tjäna som underlag för att övervaka redovisningskravens syften. Sådana anges till exempel i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:36) om redovisning av järnvägsverksamhet. Transportstyrelsen har därutöver möjlighet att särskilt begära ut eller ytterligare precisera behovet av uppgifter i det enskilda fallet från de som är skyldiga att särredovisa enligt lagen. (Se även avsnitt 9.4)

Transportstyrelsen har således i egenskap av regleringsorgan redan tillskrivits sådan befogenhet som krävs enligt regleringen i SERA-direktivet. Bedömningen är därför att någon ytterligare reglering inte behövs i detta avseende.

10 Tillsynsmyndighetens oberoende

10.1 Bakgrund

I direktiven på järnvägsområdet ställs krav på att det i medlemsländerna ska inrättas en rad myndigheter och organ. Det gäller bl.a. en säkerhetsmyndighet, tillståndsmyndighet och ett s.k. regleringsorgan. Det finns inget som hindrar att funktionerna slås samman i en myndighet. Transportstyrelsen är i Sverige tillsynsmyndighet för samtliga fyra transportslag och fullgör på järnvägsområdet EU-uppgifterna som säkerhetsmyndighet, tillståndsmyndighet och regleringsorgan.

Regleringsorganets roll och uppgifter behandlas i artikel 55–57 i SERA-direktivet. Det gäller övervakning i frågor som rör järnvägsmarknadens funktion, som t.ex. icke-diskriminerande marknadstillträde, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag. Bestämmelserna innehåller till huvuddragen inget nytt. Krav på inrättande av ett oberoende regleringsorgan fanns redan i första järnvägspaketet (artikel 30 i direktiv 2001/14/EG). Bland annat med anledning härav inrättades den 1 juli 2004 myndigheten Järnvägsstyrelsen, vars uppgifter sedermera övertagits av Transportstyrelsen.

10.2 Svenska myndigheters oberoende ställning

Bedömning: Sverige uppfyller redan genom nuvarande lagstiftning rörande myndigheters och tjänstemäns oberoende och opartiskhet det stora flertalet av de krav som ställs på regleringsorganet i SERA-direktivet.

Skälen för bedömningen: Enligt artikel 55 i SERA-direktivet ska varje medlemsland inrätta ett nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Organet ska vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskilt och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. Det ska också vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag eller annan sökande (dvs. företag som ansöker om infrastrukturkapacitet för att organisera järnvägstrafik).

Medlemsstaterna ska se till att regleringsorganet har sådan personal och förvaltas på ett sådant sätt att organets oberoende garanteras. Kraven på oberoende och opartiskhet vad gäller personalen inriktas i första hand på de personer vid organet som ansvarar för att fatta beslut i tvistlösningsförfaranden och tillsynsinspektionen som sker på grundval av grundläggande marknadsregleringar rörande icke-diskriminerande kapacitetstilldelning och avgiftssättning.

Medlemsstaterna ska avgöra om dessa personer ska tillsättas för en bestämd tidsperiod som kan förnyas eller tills vidare, och i så fall kunna avsättas endast av disciplinära skäl, och inte med anledning av något som har samband med deras beslutsfattande. Dessa personer ska också tillsättas i öppna förfaranden och väljas ut enbart på grund av sina meriter och erfarenheter, helst inom järnvägssektorn eller inom andra nätverksnäringar. När det gäller att utföra uppdraget gentemot enskild får dessa personer varken begära eller ta emot instruktioner från regeringen eller annan offentlig eller privat enhet.

Som framgår ovan inrättades redan 2004 en tillsynsmyndighetmyndighet, Järnvägsstyrelsen, som fick uppgiften som regleringsorgan i Sverige. Uppgiften övertogs 2009 av den då nybildade myndigheten Transportstyrelsen. Den svenska förvaltningsmodellen innebär en hög grad av självständighet och oberoende för myndigheter. Det finns ett flertal bestämmelser för att garantera detta oberoende. Det gäller grundlagsfästa bestämmelser om myndigheters oberoende i förhållande till andra myndigheter och i förhållande till den politiska makten vid myndighetsutövning mot enskild eller vid tillämpning av lag (12 kap. 2 § RF). Det finns också bestämmelser om att det vid beslut om statliga anställningar enbart ska fästas avseende vid sakliga grunder, såsom förtjänst och skicklighet (12 kap. 5 § andra stycket RF och 4 § lagen [1994:260] om offentlig anställning). Domstolar och förvaltningsmyndigheter ska i sin verksamhet beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet (1 kap. 9 § RF). För att garantera denna opartiskhet finns jävsregler (11 och 12 §§ förvaltningslagen [1986:223]) och förbud mot förtroendeskadande bisysslor m.m. (7–7d §§ lagen om offentlig anställning). Föreskrifter om grunden för uppsägning eller avskedande av bl.a. tjänstemän vid förvaltningsmyndigheter finns i lagen (1982:80) om anställningsskydd och, för arbetstagare i verksledande ställning, även i 23 och 33 §§ lagen om offentlig anställning. Sammanfattningsvis görs bedömningen att Sverige redan genom nuvarande generella regleringar uppfyller det stora flertalet krav på regleringsorganets oberoende som ställs i SERA-direktivet. Det finns dock ett par bestämmelser i direktivet som syftar till att garantera myndighetens oberoende i förhållande till företag i järnvägsbranschen som för närvarande inte har någon direkt motsvarighet i svensk lagstiftning. I det följande diskuteras och lämnas förslag till hur sådana bestämmelser kan införlivas i svensk lag.

10.3 Nya regler för att uppfylla SERA-direktivets krav

Förslag: Befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för beslut rörande marknadsregleringar (enligt artikel 56 i SERA-direktivet), ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I denna förklaring ska anges direkt eller indirekt anknytning befattningshavaren har till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka dennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

Sådan befattningshavare får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört inte inneha någon befattning på något av de företag som omfattas av den aktuella tillsynen.

Skälen för förslagen: Även om Sverige, som framgår ovan, redan genom det generella regelverket rörande myndigheter och tjänstemän i regeringsformen och annan lagstiftning uppfyller det stora flertalet av de krav som ställs på regleringsorganets oberoende i SERA-direktivet finns ett par nyheter som kräver överväganden. Det gäller specifika bestämmelser som syftar till att garantera regleringsorganets oberoende i förhållande till de företag man har att övervaka.

Medlemsstaterna ska se till att de befattningshavare som ansvarar för beslut som fattas av regleringsorganet agerar oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn. Dessa personer ska, enligt artikel 55.3 tredje stycket, i detta syfte årligen göra en *åtagandeförklaring* och en *intresseförklaring*, där det anges ”direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka deras utförande av en uppgift”. I artikel 55.3 femte stycket finns också en regel om *karens*. Bestämmelsen innebär att de aktuella befattningshavarna inom ett år från avslutande av sin anställning vid myndigheten inte får påbörja en anställning på något av de reglerade företagen (tillsynsobjekten).

Att införa en bestämmelse om en årlig åtagande- och intresseförklaring bedöms inte medföra några regleringsmässiga problem. Frågan som uppkommer gäller vilken eller vilka befattningshavare på myndigheten som ska anses ytterst ansvariga för de aktuella besluten och därmed omfattas av kravet. Frågan behandlas i avsnittet nedan.

Kravet på ett års karens efter anställningen vid tillsynsmyndigheten är något mer komplicerat att hantera. Kravet riktar sig mot en enskild befattningshavare som avslutat en anställning vid myndigheten och rör frågor om möjligheter att röra sig på arbetsmarknaden, avtalsfrihet m.m. Bestämmelsen kan till innehållet liknas vid de konkurrensbegränsningsklausuler som är vanliga inom näringslivet. I dessa anges ofta att en person inte får gå vidare till annan konkurrerande verksamhet eller starta egen konkurrerande verksamhet inom exempelvis ett år från det att anställningen upphört. Sådana villkor har, när de kommit under domstolsprövning, ofta ansetts oskäligen enligt 36 och 38 §§ avtalslagen. För att villkoret inte ska anses oskäligt har krävts kompensation i förhållande till den lön eller ersättning man haft.

Fråga är dock i vad mån det är relevant att jämföra en bestämmelse som den här aktuella med klausuler i konkurrensbegränsande syfte? För den enskilde som omfattas av karenskravet kan visserligen effekten bli densamma. Man kan förhindras från att ta ett arbete som man annars hade kunnat ta. Däremot blir avvägningen en annan när det gäller att bedöma om avtalsvillkoret är skäligt. I vågskålen ligger det i och för sig vällovliga syftet om myndighetens oberoende ställning, i stället för att ett företag som vill begränsa konkurrensen i sin egen bransch. Det bakomliggande kravet följer också av ett direktiv som Sverige måste genomföra för att undvika att göra sig skyldig till fördragsbrott.

Sammanfattningsvis bör i tillsynskapitlet i järnvägslagen (8 kap.) införas en bestämmelse om årlig åtagande- och intresseförklaring och en bestämmelse om karens.

10.3.1 Vilka befattningshavare bör omfattas av regleringen?

Bedömning: Generaldirektören och chefen för Transportstyrelsen bör ansvara för de beslut som avses i artikel 56 i SERA-direktivet. Detta bör klargöras i myndighetens instruktion och arbetsordning.

Skälen för bedömningen: Som framgått ovan är det befattningshavare som ansvarar för beslut som fattas av regleringsorganet enligt artikel 56 i SERA-direktivet som omfattas av karenskravet och övriga krav som uppställs för att garantera organets oberoende i förhållande till företag i branschen.

Vilka beslut är det som omnämns i artikel 56? Enligt artikel 56.1 får en sökande som anser sig blivit diskriminerad överklaga till regleringsorganet när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltare eller, i förekommande fall, ett järnvägsföretag eller en tjänstetillhandahållare. Klagomålen kan handla om järnvägsnätsbeskrivningen, kapacitetstilldelningsförfarandet, avgiftssystemet, tillträde till infrastrukturen samt tillträde till och avgifter för tjänster. Denna funktion har i järnvägslagen kallats för tvistlösningsförfarandet (jfr. 8 kap. 9 § järnvägslagen [2004:519]).

Vidare omnämns i artikel 56 förhandlingar om banavgifter. Förhandlingar om banavgifter mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får endast förekomma om regleringsorganet ges insyn i förhandlingarna (jfr 8 kap. 3 § fjärde stycket järnvägslagen). Regleringsorganet ska i dessa fall ingripa om förhandlingarna strider mot avgiftsbestämmelserna.

Därtill anges i artikel 56 att regleringsorganet ska ha rätt att ta del av all relevant information från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra sökande. Det handlar således om tillsynsförelägganden (jfr 8 kap. 3 § första stycket 1 järnvägslagen).

Regleringsorganet har också en roll när det gäller övervakning av järnvägsmarknaden. Organet ska ex-officio besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande,

snedvridning av konkurrensen och all annan icke-önskvärd utveckling på dessa marknader (jfr möjligheter till tillsyns-ingripanaden enligt 8 kap. 4 § järnvägslagen). Slutligen har regleringsorganet rätt att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och järnvägsföretag för att kontrollera kraven på särredovisning (jfr 8 kap. 3 § 1 järnvägslagen).

Enligt nuvarande arbetsordning är det en förhållandevis vid krets befattningshavare som har, eller som genom delegation kan få, rätt att fatta beslut i sådana frågor som regleras i artikel 56 i SERA-direktivet. Ärenden och frågor som inte beslutas av styrelsen, generaldirektören eller väg- och järnvägsdirektören avgörs av enhetscheferna eller av annan tjänsteman enligt delegation från enhetscheferna. Frågorna hanteras inom den enhet de huvudsakligen hör till och anses ingå inom respektive chefs ansvarsområde och beslutsbefogenhet. Ytterst är det dock myndighetens styrelse och generaldirektören som ansvarar för myndighetens verksamhet även i detta avseende.

För att så långt möjligt begränsa den krets som genom den nya bestämmelsen kommer få sin rörlighet på arbetsmarknaden inskränkt, bör dock ansvaret för de aktuella besluten framgent åvila generaldirektören ensam. Att generaldirektören ska ansvara för dessa beslut bör regleras i Transportstyrelsens instruktion och i myndighetens arbetsordning. Det bör också införas en övergångsbestämmelse som innebär att det endast är befattningshavare som anställs vid myndigheten efter denna ändringslags ikraftträdande som omfattas av karensen. Det framstår som rimligt att den som ska omfattas av en rörelseinskränkning som denna, känner till det när anställningen accepteras.

Sammanfattningsvis innebär detta att det är generaldirektören som kommer att omfattas av kraven i nu föreslagna 8 kap. 3 c och d §§ järnvägslagen på dels årliga åtagande- och intresseförklaringar, dels ett års karens efter anställningens upphörande innan det är möjligt att åta sig en befattning på något av de före-

tag som omfattas av Transportstyrelsens marktadsillsyn på järnvägsområdet.

11 Övriga frågor som kräver lagändringar

11.1 Bakgrund

I SERA-direktivet görs ett flertal mindre ändringar i regler som redan införts i svensk lagstiftning. Vissa av dessa kräver ändringar i järnvägslagen, medan andra kan regleras i förordning eller myndighetsföreskrifter. I detta avsnitt samlas förslag som kräver ändring av lag och som inte kan sägas höra till något av de tidigare avsnitten.

11.2 Tilldelning av infrastrukturkapacitet m.m.

11.2.1 Att reservera infrastruktur

Förslag: I likhet med vad som gällt tidigare får infarstrukturförvaltaren reservera infrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Nu tillkommer kravet att reservation av infrastruktur endast får ske efter samråd med berörda parter.

Skälen för förslaget: Möjligheten för infrastrukturförvaltare att reservera järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik behandlas i 6 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). Där anges att järnvägsinfrastruktur endast får reserveras om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur som kan användas. Det faktum att

järnvägsinfrastruktur har reserverats för viss trafik får heller inte hindra annan trafik på denna om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs. Enligt artikel 49.2 i SERA-direktivet krävs också samråd med berörda parter innan infrastruktur reserveras. Ett sådant krav bör därför även införas i bestämmelsen i järnvägslagen. Vilka som är berörda parter får avgöras från fall till fall, men det naturliga är att det är de järnvägsföretag och andra sökande (t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter, industriföretag) som tidigare ansökt om infrastrukturkapacitet på den aktuella infrastrukturen, eller sådana som infrastrukturförvaltaren bedömer skulle kunna tänkas vara intresserad av kapacitet på sträckan. Regeln innebär endast att infrastrukturförvaltaren måste höra de berörda innan beslutet fattas. Det är infrastrukturförvaltaren som slutligt bestämmer huruvida infrastrukturen ska reserveras eller inte. Om infrastruktur reserverats ska detta framgå av järnvägsnätbeskrivningen, 6 kap. 5 § järnvägslagen och 5 kap. 1 § 10 järnvägsförordningen (2004:526). Även järnvägsnätbeskrivningen ska vara föremål för samråd med berörda parter innan den upprättas.

11.2.2 Ramavtal

Förslag: Ett ramavtal ska gälla för en period om fem år och får förlängas för perioder av samma längd. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller, om det föreligger särskilda skäl, en längre period.

Trots vad som anges ovan får ett ramavtal för järnvägstrafik, som bedrivs på järnvägsinfrastruktur som särskilt reserverats för sådan järnvägstrafik, och som på grund av den sökandes behov varit föremål för omfattande investeringar, gälla för en period om 15 år. Om det föreligger synnerliga skäl får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år.

Skälen för förslaget: Utgångspunkten vid tilldelning av infrastrukturkapacitet är att avtal om kapacitet, som innebär tilldelning av ett visst tågläge, inte får sträcka sig längre än en tågplanperiod, dvs. ett år. Däremot finns möjligheter att teckna ett så kallat ramavtal för längre tid. Ett ramavtal innebär att parterna binder upp sig genom att den sökande garanteras viss kapacitet, dock inte knutet till vissa tågglägen. Ramavtal behandlas i 6 kap. 21 § järnvägslagen (2004:519). Där anges endast att ett avtal mellan en infrastrukturförvaltare som sträcker sig över längre tid än en tågplanperiod inte kan göras gällande mot andra sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tågglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Detta bör fortsatt gälla. Bestämmelsen bör dock för att fullt ut genomföra artikel 42 i SERA-direktivet kompletteras. För det första bör anges att huvudregeln vad gäller ett ramavtals omfattning i tiden bör vara fem år, och att det får förlängas med fem år i taget. En infrastrukturförvaltare kan dock samtycka att teckna trafikeringsavtal för längre eller kortare tid. Avtal för längre tid än fem år får dock endast förekomma i de fall det föreligger särskilda skäl. I direktivet nämns att en kontraktstid över fem år ”ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger”. Vidare bör i en ny bestämmelse (6 kap. 21 a § järnvägslagen) införas en regel om att det i vissa fall, om järnvägsinfrastrukturen reserverats för just den typen av järnvägstrafik enligt 6 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen, ska vara möjligt att teckna trafikeringsavtal på upp till 15 år. Detta förutsätter dock att infrastrukturen på grund av den sökandes behov varit föremål för omfattande investeringar. Om det föreligger synnerliga skäl får avtalet i sådana fall även ingås för längre tid än 15 år. I direktivet anges att detta endast ska komma i fråga i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal eller en amorteringsplan.

11.2.3 Beredskapsplaner vid störningar i järnvägstrafiken

Förslag: Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren vid störningar i tågtrafiken vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Bestämmelsen kompletteras med ett krav på att infrastrukturförvaltaren i detta syfte ska ha utarbetat en beredskapsplan.

Skälen för förslaget: I artikel 54 i SERA-direktivet behandlas särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av ”tekniska missöden eller olyckor” ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller allvarlig störning av tågtrafiken. Om det bedöms nödvändigt för att åtgärda skadorna får tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning.

Bestämmelsen har till största delen redan införlivats genom 6 kap. 17 § järnvägslagen (2004:519). Saknas gör dock ett krav på beredskapsplan. Kravet på beredskapsplan bör därför föras in i lagen. Närmare bestämmelser om vad en beredskapsplan ska innehålla, bör framgå av förordning eller myndighetsföreskrift. Det finns redan ett bemyndigande i 6 kap. 25 § som möjliggör regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om beredskapsplaner.

11.2.4 Sanktioner vid överlåtelse av tågläge

Förslag: Enligt nuvarande regel i järnvägslagen får den som överlåtit ett tilldelat tågläge vägras tilldelning av tåglägen vid samma eller nästkommande tågplaneperiod. Nu skärps regeln genom att den sökande får uteslutas från vidare tilldelning av tåglägen.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 38.1 i SERA-direktivet är det förbjudet för den som tilldelats infrastrukturkapacitet att överlåta denna till annan. Om detta ändå görs ska det medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet. Sanktioner för överlåtelse av ett tilldelat tågläge regleras i 6 kap. 19 § järnvägslagen (2004:619). Av bestämmelsen framgår att den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tåglägen vid samma eller nästkommande tågplaneperiod. Bestämmelsen bör för att överensstämja bättre med direktivet skärpas. Den som överlåtit ett tågläge ska helt kunna uteslutas från tilldelning av infrastrukturkapacitet. I direktivet står det till och med att ”varje transaktion som rör infrastrukturkapaciteten ska vara förbjuden och ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet”. I den svenska lagen bör det införas en något mer flexibel skrivning som möjliggör för en rimlighetsbedömning. En överlåtelse av ett tågläge ska kunna medföra uteslutning från vidare tilldelning av infrastrukturkapacitet.

11.2.5 Ändringar i nuvarande reglering om tvistlösning

Förslag: Ett järnvägsföretag eller annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares eller tjänstetillhandahållares beslut överensstämmer med järnvägslagens marknadsreglering (5, 6 och 7 kap.).

Skälen för förslaget: Enligt artikel 56.1 i SERA-direktivet ska regleringsorganet ansvara för ett tvistlösningsförfarande. En sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på annat sätt kränkt ska kunna klaga till regleringsorganet (I Sverige Transportstyrelsen). En bestämmelse om detta finns redan i 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519). Bestämmelsen bör dock ändras på några punkter.

Det krävs en följdändring med anledning av att bestämmelserna om auktorisation för den som organiserar trafik nu upphävs. Begreppet ersätts med ”annan sökande” (jfr 5 kap. 2 § järnvägslagen).

För att bestämmelsen ska överstämja med EU-regleringen ändras även vilka som ska ha möjlighet att hänskjuta en tvist till tvistlösning och vilken typ av tvister det kan avse. I likhet med vad som anges i artikel 56.1 ska *sökanden* kunna hänskjuta tvister. Det betyder i det här sammanhanget järnvägsföretag eller andra som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet. Den rätt som infrastrukturförvaltare har enligt dagens reglering att hänskjuta tvister upphävs. Tvisterna ska enligt direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, dvs. marknadsregleringar som i den svenska lagen samlats i 5, 6 och 7 kap. Tvisteföremålen bör därför jämfört med nuvarande lydelse inskränkas till att gälla beslut som en infrastrukturförvaltare och, numera också en tjänstetillhandahållare fattat, i frågor som regleras i 5, 6 eller 7 kap. eller föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser. När det gäller tvister som uppkommit på grund av att någon nekats tillträde till en anläggning för grundläggande tjänster föreslås också en särskild tvistlösningsbestämmelse, se 8 kap. 9 a § järnvägslagen.

11.2.6 Informationsutbyte rörande internationella tåglägen

Förslag: Tillsynsmyndigheten ska på begäran av ett regleringsorgan inom EES eller i Schweiz lämna sådana uppgifter rörande tåglägen för internationell trafik som det regleringsorganet behöver för sin tillsyn.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 57 i SERA-direktivet ska regleringsorganen inom EU utbyta information om principerna och rutinerna för sina beslut och ha ett nära samarbete för att samordna beslutsfattandet. Enligt artikel 57.3 och 57.4 åläggs regleringsorganen i medlemsländerna att samarbeta rörande marknadsövervakning av tåglägen för internationell trafik. Det gäller både kapacitetstilldelning för internationell trafik och de avgifter som tas ut för användningen av infrastrukturen. Det kan också röra mer generella frågor rörande konkurrensen på marknaden för internationella järnvägstransporttjänster. Om ett regleringsorgan, som inlett en utredning på eget initiativ eller efter en anmälan, efterfrågar uppgifter som rör den aktuella utredningen av ett annat regleringsorgan, ska detta regleringsorgan lämna ut relevanta uppgifter. Alla sådana uppgifter som det tillfrågade regleringsorganet har rätt att begära enligt nationell lagstiftning, ska lämnas ut. Det bör dock inte gälla uppgifter som omfattas av sekretess.

Den skyldighet svenska myndigheter har att lämna ut uppgifter enligt offentlighetsprincipen, omfattar inte utländska myndigheter. För att uppfylla direktivets krav på denna punkt bör därför tillsynsmyndigheten genom en särskild bestämmelse åläggas lämna ut de aktuella uppgifterna om de efterfrågas av ett annat regleringsorgan.

11.3 Avgifter

11.3.1 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Förslag: En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgiftssamarbetet.

Skälen för förslaget: Enligt nuvarande regelverk åläggs infrastrukturförvaltare att samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att se till att företag som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät får tillgång till tåglägen för detta. Särskild hänsyn ska tas till att den internationella järnvägstrafiken beviljas tåglägen (6 kap. 4 § järnvägslagen). Det finns också särskilda bestämmelser om infrastrukturförvaltares samarbete kring bl. a. kapacitetstilldelning i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. De syftar till att ge den internationella godstrafiken på järnväg bättre framkomlighetsförutsättningar vid trafik på ett särskilt definierat europeiskt nät av godskorridorer. I SERA-direktivet finns en ny bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltarna (artikel 37.1) också ska samarbeta rörande avgifter och avgiftssystem. Deras samarbete ska syfta till att underlätta för dem som bedriver trafik på flera järnvägsnät. I synnerhet ska infrastrukturförvaltarna samarbeta för att åstadkomma största möjliga konkurrenskraft för företag som bedriver internationell järnvägstrafik. Denna bestämmelse har samband med bestämmelserna om infrastrukturförvaltares samarbete kring kapacitetstilldelning. Tanken är att infrastrukturförvaltarna ska samarbeta kring främst användningen av s.k. mark-ups, dvs. avgiftskomponenter som inte är kostnads-

speglade och som avser att spegla sökandes betalningsvilja för framkomlighet på infrastrukturen. Idag förekommer det att infrastrukturförvaltare fastställer och tar ut sådana avgiftskomponenter utan att konsultera varandra. Det leder i sin tur ofta till överprissättning av den internationella trafiken, vars konkurrensförmåga därigenom försvagas och i vissa fall helt försvinner. Förhoppningen är att ett institutionaliserat avgiftssamarbete, framförallt rörande prissättningen av framkomlighet i de europeiska godskorridorerna, ska leda till ökad pan-europeisk godstrafik på järnväg. Bestämmelsen syftar dock inte enbart till att ge bättre förutsättningar för en bättre användning av betalningsviljespeglade avgiftskomponenter. Infrastrukturförvaltarna har också anledning att samarbeta kring fastställande och uttag av alla typer av banavgifter och avgiftskomponenter med nära koppling till kapacitetstilldelning och trafikledning, t.ex. kvalitets- och bokningsavgifter. Mer synkroniserad utformning och tillämpning av dessa bägge typer av avgifter är också betydelsefullt för den internationella trafikens konkurrensvillkor, särskilt i de pan-europeiska godskorridorerna. Direktivets bestämmelse är också utformad för att inte exkludera någon banavgift eller avgiftskomponent från samarbetskyldigheten.

Det bedöms därför lämpligt att i inledningen av 7 kap. järnvägslagen, där regler om avgifter finns, införa en allmän bestämmelse om skyldighet för infrastrukturförvaltare att, med särskilt beaktande av den internationella trafiken villkor, samarbeta kring fastställande och uttag av banavgifter. Det bör också införas ett bemyndigande som gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om avgiftssamarbetet.

11.3.2 Avgifter för användning av särskild infrastruktur

Bedömning: Redan i dag får infrastrukturförvaltare, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som avslutats efter den 15 mars 1986 ta ut högre avgifter än marginalkostnad, om projektet inte hade kommit till stånd om inte avgifterna hade tagits ut.

Förslag: Datumet efter vilket projektet ska ha avslutats ändras till efter utgången av 1988.

Skälen för förslaget: Vilka avgifter som är möjliga att ta ut för användning av infrastruktur som kan betecknas som ett särskilt infrastrukturprojekt (t.ex. broar och tunnlar) behandlas i artikel 32.3 i SERA-direktivet. Om ett sådant projekt ökar effektiviteten i järnvägssystemet och projektet annars inte hade kommit till stånd får infrastrukturförvaltaren ta ut högre avgift än den som motsvarar marginalkostnad. Bestämmelsen har genomförts i 7 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519). Genom direktivet görs nu endast den ändringen att datumet efter vilket sådana projekt måste ha avslutats för att falla in under bestämmelsen flyttas fram från den 15 mars 1986 till utgången av 1988.

11.3.3 Analyser av marknadssegment

Förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter samt krav på offentliggörande av sådana analyser.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 32.1 i SERA-direktivet får infrastrukturförvaltare i vissa fall, om marknaden kan tåla detta, ta ut högre avgifter än vad som annars är tillåtet. I den svenska lagen har det kallats ”särskilda avgifter” och regleras i första hand

i 7 kap. 4 § järnvägslagen. En förutsättning för att få ta ut sådana särskilda avgifter, är att avgifterna inte sätts så högt att ett marknadssegment som hade klarat av att betala grundläggande marginalkostnadsbaserade avgifter, hindras från att använda den aktuella infrastrukturen. Nu anges i SERA-direktivet att det, för att få ta ut sådana avgifter krävs att det görs vissa analyser och utvärderingar av marknadssegmenten. Analyserna över marknadssegmenten, som ska "ses över" minst vart femte år, ska åtminstone innehålla segmenten godstransporter, persontransporter inom ramen för ett avtal om allmän trafik och övriga persontransporter. Även marknadssegment där för närvarande inte några järnvägsföretag är verksamma, men under avgiftssystemets giltighetstid skulle kunna bli det, ska analyseras. Marknadssegmenten ska analyseras utifrån de "par" som anges i direktivets bilaga VI punkt 1. Det handlar t.ex. om persontrafik/godstrafik, godståg som transporterar farligt gods/godståg som transporterar annat gods, inrikes trafik/utrikes trafik, kombinerad transport/direkttåg. Förteckningen av segmenten ska publiceras i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning. Det bör i järnvägslagen (7 kap. 10 §) införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om krav på sådana analyser av marknadssegment, hur förteckningen över marknadssegmenten ska publiceras och med vilka intervall de ska ses över.

12 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 15 juni 2015.

Den som vid ikraftträdandet har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § får fortsätta bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.

Den som vid ikraftträdandet har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät enligt 5 kap. 2 a eller 3 § med stöd av en auktorisation enligt 3 kap. 5 och 6 §§, har fortsatt denna rätt till utgången av 2017.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om när infrastrukturförvaltare senast ska ha upprättat en verksamhetsplan enligt 6 kap. 1 a §.

Beslut om undantag som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av 6 kap. 24 § andra stycket ska fortsatt gälla.

För befattningshavare som anställts på tillsynsmyndigheten före ikraftträdandet gäller inte bestämmelsen om karens enligt 8 kap. 3 d §.

Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inlett före ikraftträdandet.

Skälen för förslagen: Genom förslagen i denna promemoria genomförs bestämmelserna i SERA-direktivet (2012/34/EU) i svensk rätt. Enligt artikel 64 i direktivet ska medlemsstaterna senast tisdagen den 16 juni 2015 ha införlivat direktivet genom

att sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

I promemorian föreslås att bestämmelser om särskilt tillstånd i 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) ska upphävas. Särskilt tillstånd har utgjort ett alternativ till huvudregeln, dvs. licens och säkerhetsintyg enligt 3 kap. 2 och 3 §§, för den som bedriver mer begränsade verksamheter inom landet, se kapitel 5. Det är för närvarande ca 65 företag som bedriver verksamhet med stöd av ett särskilt tillstånd. Vissa av dessa kommer fortsättningsvis kunna bedriva verksamheten med stöd av det nu föreslagna nationella trafiksäkerhetstillståndet. Det stora flertalet kommer dock i stället att falla in under huvudregeln och behöva ha licens och säkerhetsintyg. För att ge både verksamhetsutövarna och tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) rimlig tid att ansöka om nytt tillstånd respektive pröva verksamheterna på nytt, bör det införas en övergångsperiod. Transportstyrelsen har uppskattat rimlig tidsåtgång till 3–4 år. Det föreslås därför att de verksamhetsutövare som vid lagens ikraftträdande opererar med stöd av ett särskilt tillstånd får fortsätta med detta till utgången av 2018.

Genom de föreslagna lagändringarna ska också reglerna rörande vilka som har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät ändras. Bestämmelserna om tillstånd i form av auktorisation för sådana verksamhetsutövare, nuvarande 3 kap. 5 och 6 §§ upphävs och ersätts av en regel som innehåller en beskrivning av vilka som ska ha en sådan rätt (se förelagen lydelse av 5 kap. 2 §). Den nya regleringen innebär också att infrastrukturförvaltarna ska få ställa upp vissa krav på dem som ska ha rätt att delta i tilldelningsprocessen på deras respektive nät. Dessa regler ska föras i infrastrukturförvaltarnas järnvägsnätbeskrivning (se föreslagen 6 kap. 5 a §). För att den trafik som bedrivs när lagen träder i kraft ska kunna fortsätta och berörda inblandade ska ges rimlig tid att anpassa sig till de nya reglerna bör det införas en övergångsbestämmelse som gör att dessa verksamhetsutövare får fortsätta organisera trafik med stöd av sin auktorisation till utgången av 2017, då en tågplanperiod

löper ut. Med beaktande av de förhållandevis långa ledtider som planering av järnvägstrafik innebär, betyder det dock att parterna redan till ansökningarna om kapacitet våren 2016 ska ha inrättat nya regler och de sökande hunnit anpassa sig till dessa.

För infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur endast som en del av tillhandahållandet av en järnvägstjänst (t.ex. lastning och lossning eller underhåll), har i 6 kap. 24 § första stycket järnvägslagen funnits ett undantag från vissa av lagens regler som riktar sig till infrastrukturförvaltare. Nu ersätts denna bestämmelse av ett nytt generellt undantag i 1 kap. 1 b §, som innebär att de som endast förvaltar järnvägsinfrastruktur i tjänsteanläggningar undantas från hela 6 och 7 kap., med undantag för de bestämmelser som riktar sig direkt till tjänstetillhandahållare och ytterligare ett par bestämmelser. I 6 kap. 24 § andra stycket har det dock funnits möjligheter för tillsynsmyndigheten att fatta beslut om att även undanta andra infrastrukturförvaltare från kraven, om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras. Dessa infrastrukturförvaltare kommer inte med nödvändighet träffas av den nya generella undantagsregeln i 1 kap. 1 b §. Även om det nu också införs en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, med medgivande från EU-kommissionen, undanta vissa järnvägsnät som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från samtliga krav i 6 och 7 kap. (jfr 1 kap. 1 c §), bör beslut om undantag som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av 6 kap. 24 § andra stycket fortsatt gälla.

Det föreslås i promemorian att infrastrukturförvaltare ska ha en verksamhetsplan för sin verksamhet. Planen ska innehålla en redogörelse för infrastrukturförvaltarens planerade användning och utveckling av järnvägsnätet. Berörda myndigheter och företag ska ges möjlighet att lämna synpunkter på planen innan den antas. För en stor infrastrukturförvaltare som Trafikverket kan en sådan plan väntas ta relativt lång tid att upprätta. Hur detaljerna i regleringen rörande innehåll kommer se ut är ännu inte klart. Det föreslås ett bemyndigande varigenom regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer ska kunna precisera

kraven. Bedömningen görs därför att det lämpligaste är att även införa en övergångsbestämmelse med ett bemyndigande varigenom det kan fastställas en tidpunkt då planen ska vara antagen.

Enligt 8 kap. 3 d § föreslås att befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvar för vissa beslut rörande marknads-tillsyn, ska omfattas av ett års karens efter anställningen vid myndigheten. Bestämmelsen bör förenas med en övergångsbestämmelse av innebörden att det endast är befattningshavare som anställs efter lagens ikraftträdande som ska omfattas av karensen. Det framstår som rimligt att den som ska omfattas av en rörelseinskränkning som denna på arbetsmarknaden känner till det när anställningen accepteras.

För mål eller ärenden som inletts före lagens ikraftträdande bör äldre föreskrifter gälla.

13 Konsekvensanalys

13.1 Inledning

SERA-direktivet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde antogs i november 2012. Direktivet ersätter tidigare direktiv innehållande marknadsreglering i det första järnvägspaketet och syftar till att förtydliga regelverket samt effektivisera och öppna järnvägssystemet inom hela EU. I samband med överflyttningen till SERA-direktivet har ett ganska stort antal bestämmelser ändrats i förtydligande och moderniserande syfte. De principer som ligger till grund för bestämmelserna i SERA-direktivet är i stort desamma som i tidigare direktiv men bestämmelserna som uttrycker dem har blivit mer detaljerade.

Direktivet innehåller ändringar som Sverige är skyldigt att genomföra senast 16 juni 2015. Behovet av ändringar i svensk lag till följd av det ändrade direktivet har analyserats och i promemorian presenteras förslag till författningsändringar i enlighet med direktivet. Förslagen inskränker sig till bedömt nödvändiga lagändringar. Promemorian har strävat efter att finna lösningar och lämna förslag som överensstämmer med de krav som riktas mot Sverige i egenskap av EU-medlem och samtidigt i möjligaste mån bibehålla och utnyttja redan etablerade nationella system och rutiner. Bedömningen är att direktivet inte kräver vare sig särskilt många eller ingripande författningsändringar. Vidare att förslagen i promemorian ligger i linje med ovan nämnda önskemål. På några punkter innehåller promemorian även förslag som inte är direkt föranledda av ändringarna i SERA-direktivet men

som syftar till att förtydliga tidigare implementerade bestämmelser i järnvägslagen. Dessa ändringar går därför inte heller utanför direktivets krav. De förslag till ändringar som framförs i denna promemoria bedöms därmed överensstämma med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU.

Under arbetets gång har övervägts olika alternativa lösningar till införlivanderegler. Avvägningen har stått mellan kravet på att anpassa svensk rätt till direktivets regler och att finna sätt och vägar att göra det som dels inte ökar utan helst minskar myndigheters och företags administrativa bördor, dels i möjligaste mån ansluter till redan etablerade svenska system och rutiner. De undantag från direktivets tillämpningsområde från hela eller delar av regelverket för vissa företag och verksamheter som direktivet ger har utnyttjats så långt som bedömts lämpligt och möjligt.

Direktivet innehåller regler som berör infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer samt järnvägsföretag och andra som organiserar trafik. Sammantaget agerar dessa som aktörer på den järnvägsmarknad vars yttersta syfte är att erbjuda tjänster till resenärer och godsköpare. Därutöver finns regler som berör ansvariga myndigheter.

Direktivet innehåller som nämnts inte några förändringar vad gäller de grundläggande principer som styrt och alltjämt styr regleringen av järnvägsmarknaden i EU. Den svenska järnvägs-lagstiftningen har också implementerats i enlighet med detta och följer således redan idag EU:s principer därvidlag. De förändringar som direktivet nu har genomgått innebär däremot att regelverket blir betydligt mer detaljerat. Den kanske mest märkbara konsekvensen av implementeringen av SERA-direktivet blir därför sannolikt en ökad administration och ökade administrationskostnader för de ansvariga myndigheter som har att tillämpa och följa upp reglerna.

I det följande görs en närmare bedömning av konsekvenserna för marknadsaktörerna, myndigheterna och för samhället av de föreslagna lagändringarna.

13.2 Marknadsaktörerna

13.2.1 Effekter på företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt

Järnvägsmarknaden består av olika marknadssegment med såväl några stora och finansiellt starka aktörer som ett flertal mindre och mer nischade företag. I Sverige präglas marknaden tydligt av förekomsten av både kommersiell och samhällsköpt persontrafik. Marknaden är också mer organisatoriskt uppdelad än i många andra EU-länder och består av såväl offentliga som privata företag och organ. På trafikutöversidan finns relativt många aktiva trafikföretag och organisatörer av trafik medan infrastrukturen förvaltas, vid sidan av Trafikverket, även av ett stort antal mindre och medelstora infrastrukturförvaltare, som ofta uppträder i rollen som leverantör av kringtjänster. Därutöver finns både större och mindre företag av olika slag som tillhandahåller järnvägens alla kringtjänster.

Förtydligat tillträde till tjänster kan ge bättre konkurrensförutsättningar

För de som träffas av de förtydligade bestämmelserna om att öppet tillhandahålla tillträde till järnvägens kringtjänster och de anläggningar dessa produceras i kan detta innebära vissa inskränkningar i de berörda företagens handlingsutrymme. Detta genom att möjligheten att reservera kapacitet i tjänsteanläggningar för eget bruk nu begränsas. Även andra krav till följd av direktivets mer detaljerade bestämmelser om bland annat redovisningsmässig eller organisatorisk åtskillnad av olika verksamheter inom eller kontrollerat av ett och samma företag ger upphov till ökad administration.

Vid utformandet av promemorians förslag har stor vikt tillmätts möjligheten att utnyttja direktivets undantagsbestämmelser och definition av begreppet infrastruktur i syfte

att minimera den administrativa bördan för framförallt men inte uteslutande små tjänsteproducerande infrastrukturförvaltare. Detta intresse har balanserats mot vikten av att ge goda förutsättningar för effektiv konkurrens på järnvägens transportmarknader. Det gäller t.ex. förvaltare av fristående järnvägsnät och privata industriföretag som nyttjar egna spår enbart för eget bruk. Det innebär att fler företag än i dag kommer att träffas av färre betungande skyldigheter för infrastrukturförvaltare utan att för den skull förutsättningarna för en effektiv konkurrens försvagas.

För järnvägsföretag som behöver tillgång till berörda tjänster för att kunna utföra transporter innebär däremot den förtydligade och delvis nya tillträdesregleringen att möjligheterna till etablering och tillväxt ökar. Det gäller kanske i synnerhet för nya företag och företag som saknar egna depåer och andra anläggningar. Rätten för järnvägsföretag att begära tvistlösning hos tillsynsmyndigheten även när det gäller tillträde till tjänster är en utökad rätt och ger förbättrade förutsättningar för berörda aktörer att få fotfäste på järnvägsmarknaden.

De ändrade och förtydligade reglerna för tillträde till tjänster skulle även kunna bidra till att de samlade järnvägsanläggningarna kan utnyttjas mer effektivt i framtiden. Det mer framträdande problemet med bristande tillgång till lämplig mark för järnvägsdepåer m.m. i kombination med avsaknaden av ett övergripande ansvar för järnvägens behov talar dock emot denna effekt. En ökad tillgång till mark för kringtjänster för intresserade företag skulle vara önskvärd och kan tänkas leda till att dominansen på framförallt underhållssidan minskar. Som konstateras i promemorian kan dock de regeländringar som direktivet medför inte lösa de strukturella problemen på kringtjänstmarknaden. Mot denna bakgrund är det angeläget att denna fråga studeras närmare.

Ökad transparens i styrningen av infrastrukturförvaltare

Kraven på infrastrukturförvaltare att upprätta planer och hålla anläggningsregister m.m. är inte nytt men förtydligar och lägger ökad vikt på behovet av en transparent redovisning som ger grund för regeringen att styra finansieringen och bedöma kostnader för att vidmakthålla och utveckla infrastrukturen. Avtal med infrastrukturförvaltarna ska vidare styra och ge incitament till ett optimalt och effektivt nyttjande av infrastrukturen. Förtydligandet om att planering av infrastruktur ska vara öppen och ske i samråd med befintliga och potentiella marknadsaktörer ger ökade förutsättningar för ett optimalt utnyttjande i enlighet med marknadens efterfrågan och behov.

De utökade uppgifter som åläggs åtminstone de stora och statligt finansierade infrastrukturförvaltarna kan medföra vissa ökade administrationskostnader i samband med processen för framtagande och beslut om planer m.m. Eftersom de föreslagna lagändringarna emellertid inte ålägger berörda förvaltare några direkt nya uppgifter som de inte redan idag utför internt, bedöms dessa kostnader rymmas inom befintliga ramar. Kravet om att infrastrukturförvaltare ska utveckla och föra ett transparent anläggningsregister kan vara en resurskrävande uppgift. I syfte att undvika onödig administrativ belastning och hålla kostnaderna nere föreslås därför att berörda förvaltare får möjlighet att utnyttja det utvecklingsarbete som görs i Trafikverkets pågående arbete med ett sådant register.

13.3 Samhället och myndigheterna

Direktivet innehåller bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter rörande effektiva tillsynsorgan och deras tillsyn, liksom om medlemsstaternas finansiering och styrning av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling.

Regeringen ska via *Regeringskansliet* styra utvecklingen av infrastrukturen och infrastrukturförvaltares finansiering genom

en indikativ plan och genom avtal eller regleringsåtgärder. Uppgifterna är inte nya och medför inga faktiska ändringar i processer och administration jämfört med idag.

Som ovan nämnts kan kravet på *Trafikverket*, liksom på andra infrastrukturförvaltare, att upprätta ett anläggningsregister över statens spåranläggningar och annan infrastruktur medföra särskilda kostnader. Trafikverket har därför fått i uppdrag att återkomma med konsekvenser och kostnader i samband med detta vilket ska redovisas senast den 14 juli 2014. I dagsläget saknas därför underlag för att bedöma dessa kostnader.

Transportstyrelsens tillsyn och övervakning av de förtydligade marknadsvillkoren tvingas genom lagändringarna till viss del bli mer detaljerad med krav på ökad administration. Det kan också finnas behov av särskilda informationsinsatser från myndigheten med anledning av de förändringar som direktivet medför. Vidare kan antalet ärenden komma att öka till följd av utökad rätt att begära tvistlösning om tillträdesvillkor för tjänster. Detta kan åtminstone under en inledningsperiod medföra ökade administrationskostnader i myndigheten. Den avskaffade myndighetsauktoriseringen av organisatörer av trafik innebär å andra sidan en lättnad i myndighetens administration och skulle kunna leda till ett ökat budgetutrymme och att resurser i myndigheten frigörs. Sammantaget bedöms de förändrade uppgifterna och eventuella kostnadsökningar i myndigheten rymmas inom befintlig ram.

I övriga fall bedöms de ändrade uppgifterna inte medföra några ökade kostnader. Antingen ger uppgifterna inte några finansiella konsekvenser eller så rymms de inom myndigheternas befintliga resursramar.

13.4 Samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt

Genom de föreslagna lagändringarna genomförs större delen av SERA-direktivet i Sverige. Som nämnts syftar direktivet ytterst till att öka effektiviteten i järnvägssystemet i hela EU vilket kan

antas uppnås successivt och i takt med att allt fler medlemsstater inför regelverket. En utvecklad och mer effektiv järnvägsmarknad i EU enligt direktivets intentioner skulle därmed kunna bidra till att öka järnvägens attraktivitet i den gränsöverskridande trafiken med ökat resande och fler godstransporter på järnväg till följd. En ökad rörlighet på järnväg inom unionen under miljömässigt acceptabla former torde dessutom ha en positiv inverkan på sysselsättningen såväl inom unionen som i Sverige. En övergång till järnväg från andra transportslag skulle därutöver kunna ge miljömässigt positiva konsekvenser.

I övrigt bedöms förslagen till lagändringar inte ha några nämnvärda konsekvenser för samhället i övrigt såsom integration, brottslighet, sysselsättning eller jämställdheten mellan kvinnor och män.

14 Författningskommentar

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

1 kap.

1 kap. 1 §

Paragrafen, som innehåller en övergripande beskrivning av lagen, justeras för att bättre återspegla vad lagen numera innehåller.

1 kap. 1 a §

Genom paragrafen, som genomför delar av artikel 2 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet), undantas verksamhet vid vissa järnvägsnät från vissa av lagens bestämmelser. Det föreslås nu två materiella ändringar samt en redaktionell justering.

Verksamhet vid lokala och regionala nät enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik (p. 1) ska inte längre generellt undantas från 4 kap. (särredovisning m.m.). Däremot föreslås en ny något modifierad undantagsbestämmelse för verksamhet vid sådana nät i 4 kap. 2 § andra stycket.

Den andra ändringen handlar om s.k. industrispår (p. 2). För att undantagsbestämmelsen ska överensstämja med ordalydelsen i direktivet ska de nät som undantas definieras som järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för transporter av eget gods. Tidigare lydelse har avsett infrastrukturförvaltarens gods.

1 kap. 1 b §

Paragrafen är ny och ersätter nuvarande undantagsbestämmelse i 6 kap. 24 §.

Genom bestämmelsen i *första stycket* undantas de infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom anläggningar för tjänster från bestämmelserna i 6 kap. (kapacitetstilldelning m.m.) och 7 kap. (avgifter), från de bestämmelser i dessa kapitel som inte särskilt riktar sig till tjänstetillhandahållare.

Anläggning för tjänster definieras i 1 kap. 4 § och avser anläggningar, dock inte stationer, där sådana tjänster som listas i 6 kap. 23 § andra stycket och 6 kap. 23 c § tillhandahålls. Att infrastrukturen i dessa anläggningar är möjliga att undanta från kraven i 6 och 7 kap. grundas på att definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) inte omfattar den här typen av anläggningar. Enligt definitionen ska inte spår inom underhålls- och repara-tionsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar utgöra järnvägsinfrastruktur. Även om direktivets definition av järnvägsinfrastruktur inte förs in i järnvägslagen, betyder detta att de verksamhetsutövare som endast förvaltar sådan järnvägsinfrastruktur inte behöver omfattas av direktivets omfattande regelverk om kapacitetstilldelning och avgiftsuttag avseende linjenätet. Både spår tillträdet och tjänsten som utförs i dessa räknas som en tjänst. Tillträdet m.m. regleras i 6 kap. 23–23 c §§ och avgifterna i 7 kap. 8 §.

I *andra stycket* införs dock ett undantag från undantaget. Även tjänstetillhandahållare ska ha rätt att i en nöd- eller röjningssituation, enligt 6 kap. 18 §, få assistans av järnvägsföretagen för att återställa förhållandena till de normala.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.1.

1 kap. 1 c §

Paragrafen, som är ny, har sin grund i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). I artikeln anges att medlemsstaterna får undanta lokal järnvägsinfrastruktur som saknar

strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV i direktivet, som i järnvägslagen genomförts genom bestämmelserna i 6 och 7 kap. Ett undantag förutsätter dock en anmälan till EU-kommissionen och ett beslut i frågan därifrån. Bedömningen av om ett nät ska anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt ska bygga på en bedömning av längden på järnvägsnätet, det faktiska utnyttjandet och den potentiella trafikvolymen. I paragrafen undantas skyldigheten för tillsynsmyndigheten att fråga EU-kommissionen i de fallen infrastrukturen inte faller in under den definition av järnvägsinfrastruktur som finns i bil I till SERA-direktivet. I 1 kap. 5 § föreslås också ett bemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kriterier som ska gälla för att ett spår eller järnvägsnät ska komma i fråga för att anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.2.

1 kap. 4 §

Paragrafen innehåller legaldefinitioner som gäller vid tillämpning av lagen. Den ändras vad gäller definitionen av *regleringsorgan*, som numera regleras i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). I Sverige är det Transportstyrelsen som fullgör uppgiften som regleringsorgan.

Vidare ändras definitionen av *järnvägsföretag*. Det är en följdändring av att bestämmelsen om särskilt tillstånd ändras och ersätts av nationellt trafiksäkerhetstillstånd (se 3 kap. 4 §).

Det införs en definition av *anläggning för tjänster*, som är av betydelse för tillämpningen av 1 kap. 1 b § och 5 kap. 4 §. Med anläggning för tjänst avses anläggningar där sådana tjänster som listas i 6 kap. 23 § andra stycket och 6 kap. 23 c § tillhandahålls, dock ej stationer. Det betyder att för spår i stationer gäller det vanliga regelverket rörande kapacitetstilldelning och avgiftsuttag som tillämpas på järnvägsnätet i övrigt. Spår inom stationer är också föremål för vanliga trafikeringsrättsregler.

Det införs också en definition av begreppet ”*rimlig vinst*”, som används i 7 kap. 8 §. Paragrafen handlar om hur avgiften ska beräknas för järnvägstjänster. För de tjänster som omfattas av regleringen får avgiften inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Definitionen överensstämmer i sak med definitionen av begreppet i artikel 3.17 i SERA-direktivet. Avgiften ska sättas så att hänsyn tas till den risk tjänestetillhandahållaren är utsatt för och att avkastningen ligger i linje med vad som är gängse i branschen under de senaste åren.

Det kan noteras att det inte görs någon generell ändring av definitionen av järnvägsinfrastruktur i enlighet med definitionen av begreppet i SERA-direktivet. Det beror på att järnvägslagen även innehåller bestämmelser som genomför andra direktiv på järnvägsområdet, t.ex. järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) och driftskompatibilitetsdirektivet (2008/57/EG). I stället undantas järnvägsinfrastruktur som inte faller in under SERA-direktivet i särskilda paragrafer, se t.ex. 1 kap. 1 b och 1 c §§ ovan.

1 kap. 5 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden. Bestämmelsen ändras redaktionellt och kompletteras med ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att järnvägsinfrastruktur ska anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt. Vilken järnvägsinfrastruktur som ska anses sakna strategisk betydelse är av betydelse vid tillämpning av nu föreslagna 1 kap. 1 c § och 6 kap. 24 a §.

1 kap. 6 §

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande som ska möjliggöra för ett genomförande av artikel 30.7 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) i förordning eller myndighetsföreskrifter. Enligt artikel 30.7 ska infrastrukturförvaltare upp-

rätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga för. Registret ska användas för att bedöma kostnaderna för reparationer, underhåll och förnyelse av infrastrukturen och hur detta ska finansieras. Bemyndigandet innefattar även en rätt att avgöra när sådana regler ska träda i kraft och när registret ska vara på plats.

3 kap.

3 kap. 1 §

Av paragrafen framgår vilka tillstånd som krävs för att utföra järnvägstrafik. Enligt huvudregeln krävs det en licens (3 kap. 2 §) och ett säkerhetsintyg (3 kap. 3 §). För vissa mer begränsade verksamheter har det räckt med ett s.k. särskilt tillstånd. Som framgår nedan, 3 kap. 4 §, föreslås nu bestämmelsen om särskilt tillstånd ändras och ersättas av ett nytt tillstånd – nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Även denna paragraf måste därför ändras.

3 kap. 2 §

I paragrafen regleras vilka krav som gäller för att beviljas licens och licensens geografiska giltighet. Nu föreslås ett nytt andra stycke som anger att kraven i licensen får anpassas till verksamhetens art och omfattning och att tillsynsmyndigheten i licensen ska ange på vilket sätt kraven anpassats och för vilken verksamhet licensen gäller. Även om detta i praktiken gäller redan enligt nuvarande reglering har det ansetts angeläget att det uttryckligt framgår av paragrafen, dels för att lydelsen ska överensstämma med regleringarna rörande övriga tillstånd i kapitlet, dels för att flertalet av de som i dag innehar s.k. särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 §, och som därmed bedriver mer begränsade verksamheter, nu kommer falla in under huvudregeln och behöva ha både en licens och ett säkerhetsintyg.

Att licensen, i likhet med övriga tillstånd, ska omprövas om verksamheten genomgår en väsentlig förändring framgår redan av nuvarande lydelse av 3 kap. 9 § andra stycket.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.

3 kap. 4 §

Det införs ett nytt tillstånd – nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Tillståndet, som ersätter nuvarande ”särskilt tillstånd”, ska kunna innehas av verksamhetsutövare som enligt EU-regleringen kan undantas både från regler om licens enligt artikel 2.3 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) och från krav på säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Det innebär att de som i stället för en licens och ett säkerhetsintyg kan bedriva verksamheten med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd dels är företag som inom landet endast utför persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, dels företag som utför godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för transporter av eget gods (industrispår). När det gäller persontrafik på fristående nät kan det handla både om kollektivtrafik (t.ex. Roslagsbanan och Saltsjöbanan) och museitrafik (t.ex. Östra Södermanlands Järnväg). Det nationella trafiksäkerhetstillståndet innebär precis som det särskilda tillståndet ett undantag från huvudregeln, dvs. att det krävs både en licens och ett säkerhetsintyg för att utföra trafik på järnväg. Det särskilda tillståndet har dock gällt fler typer av verksamheter än de som omfattas av det nationella trafiksäkerhetstillståndet. De verksamheter som enligt nuvarande reglering omfattats av undantaget, men som enligt den nya regeln inte kommer göra det är; regionala godstransporter, trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur samt ”till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan likande materiel”.

I *andra stycket* anges vilka krav som ska vara uppfyllda för att beviljas tillstånd. Utöver hemvist eller säte i Sverige ska de grundläggande säkerhetskraven i 2 kap. 1–5 §§ vara uppfyllda. Dessa verksamhetsutövare ska inte behöva uppfylla EU-rättsliga

säkerhetskrav. Däremot kan de EU-rättsliga kraven och de nationella säkerhetskraven sammanfalla. Därtill ställs ett allmänt krav på att det finns en försäkring som täcker den skadeståndsskyldighet som den aktuella verksamheten kan ge upphov till.

För att övergången för dem som nu måste skaffa nya tillstånd ska bli så smidig som möjligt föreslås en övergångsbestämmelse som innebär att de kan fortsätta bedriva verksamheten med stöd av det särskilda tillståndet till utgången av 2018. Det betyder att företagen och tillsynsmyndigheten kommer att ha cirka tre och ett halvt år på sig från lagens ikraftträdande att ansöka – respektive pröva ansökningarna – om tillstånd.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.

3 kap. 10 §

Bemyndigandet ändras redaktionellt och utvidgas till att även omfatta föreskrifter rörande licenser, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser. Det finns förhållandevis detaljerade regler om detta i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) som bör genomföras i svensk rätt på lägre föreskriftsnivå än lag. Det införs också föreskriftsbemyndigande rörande det nya nationella trafiksäkerhetstillståndet. Härigenom kan exempelvis de krav som uppställs för att beviljas tillståndet preciseras.

4 kap.

4 kap. 1 §

I paragrafen, som genomför artikel 6 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet), regleras vilka verksamheter som ska redovisas separat ifrån varandra.

Första stycket handlar om *järnvägsföretags* skyldigheter att särredovisa verksamheter. För att bättre överensstämja med direktivet ändras bestämmelsen genom att järnvägsföretag åläggs att i förekommande fall redovisa alla järnvägstransporter skilt från förvaltning av järnvägsinfrastruktur. I tidigare lydelse har

enbart krävts särredovisning av godstransporter i förhållande till förvaltning av järnvägsinfrastruktur. Vidare införs en regel som innebär att järnvägsföretagen, i förkommande fall, också ska redovisa intäkter från persontransporter skilt ifrån intäkter från godstransporter.

Tredje stycket, som innebär att offentligt stöd som utbetalas till en verksamhet endast får användas i den verksamheten, kompletteras med en hänvisning till artikel 7 i EU:s kollektivtrafikförordning, av vilken den framgår hur redovisningen ska se ut.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.1.

4 kap. 2 §

Genom tilläggen till bestämmelsen genomförs artikel 2.1 i direktiv 2012/34/EU.

Bestämmelsen i *första stycket*, som innebär att obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel undantas från hela 4 kap., ändras inte.

Det införs ett nytt *andra stycke* i paragrafen som innebär att verksamhetsutövare vid lokala och regionala fristående järnvägsnät enbart avsedda för person- eller museitrafik undantas från krav på särredovisning. Undantaget gäller både för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, jfr 4 kap. 1 § första och andra stycket. De flesta verksamheter som aktualiseras för undantaget bedrivs också vertikalt integrerat, dvs. att infrastrukturen och trafiken sköts av ett och samma företag. Som exempel på nät som omfattas kan nämnas Roslagsbanan och Saltsjöbanan samt, för museitrafik, Östra Södermanlands Järnväg. Undantaget för museitrafik blir endast tillämpligt om verksamheten inte faller redan under första stycket, dvs. är av mycket begränsad omfattning.

Regeln, som ersätter nuvarande undantag i 1 kap. 1 a § första stycket gällande hela 4 kap., föreslås nu förenas med ett undantag. Om ett järnvägsföretag som utför trafik på lokala eller regionala fristående nät står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som också bedriver trafik på andra typer av

järnvägsnät, i första hand det statliga nätet som förvaltas av Trafikverket, ska denna verksamhet redovisas skilt från trafiken på det fristående nätet. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.1.

Nuvarande andra stycket i paragrafen blir ett nytt *tredje stycke* och ändras endast genom att paragrafhänvisningen ändras. I bestämmelsen behandlas tjänstetillhandahållare som också, i begränsad omfattning, förvaltar järnvägsinfrastruktur. Ändringen av paragrafhänvisningen får dock materiell betydelse. I denna promemoria föreslås att tjänster ska indelas i grundläggande tjänster, 6 kap. 23 § andra stycket respektive tilläggs-tjänster och extra tjänster, 6 kap. 23 c §. Det är numera endast de senare som ska kunna förbehållas för internt bruk.

4 kap. 2 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Den innebär att om den som tillhandahåller sådana grundläggande tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket (bil II p 2 i SERA-direktivet), kontrolleras av ett företag som har en dominerande ställning på järnvägs-transportmarknaden, måste transportverksamheten redovisas skilt från tjänstetillhandahållandet och verksamheten organiseras på ett sätt som gör att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.2.

4 kap. 3 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (Transportstyrelsen) att meddela mer detaljerade föreskrifter om den särredovisningsskyldighet som föreskrivs i 4 kap. Genom bemyndigandet möjliggörs t.ex. för regeringen i bil VIII till direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) att genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag.

Paragrafen kompletteras nu med ett bemyndigande rörande föreskrifter om den nya särredovisningsskyldighet som föreslås i 4 kap. 2 a § ovan.

5 kap.

5 kap. 1 §

I denna promemoria föreslås att nuvarande 5 kap. 2 a och 3 §§ upphävs. Med anledning härav ändras paragrafhänvisningen i denna bestämmelse (se nedan under 5 kap. 2 §).

5 kap. 2 §

Paragrafen genomför delar av artikel 3.19, 41.2 och 44.1 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Bestämmelserna om vilka som har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät ändras. För närvarande är bestämmelserna uppdelade i paragrafer som rör persontrafik och andra paragrafer som behandlar godstrafik. Eftersom sedan ett antal år tillbaka alla järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra både person- och godstrafik på svenska järnvägsnät, kan bestämmelserna slås ihop.

När det gäller rätten att organisera trafik ändras bestämmelsen med anledning av att reglerna om auktorisation för sådana sökande nu upphävs och begreppet auktoriserad sökande utmönstras ur lagen (se avsnitt 5.2). I denna paragraf uppställs i stället de grundläggande krav som ska uppfyllas för att ha rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät. Det gäller företag eller personer med säte eller hemvist inom EES eller i Schweiz som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet. Det kan både handla om t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (allmännyttigt intresse) och enskilda företag (kommersiellt intresse). Den nu föreslagna regleringen innebär vidare att infrastrukturförvaltarna i sin järnvägsnätbeskrivning ska få uppställa krav på sökanden för att få delta i kapacitetsansökningsförfarandet för att få organisera trafik.

Enligt 6 kap. 5 a § ska sådana krav som uppställs av infrastrukturförvaltare vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. Kraven får endast avse den sökandes ekonomiska förmåga och ”förmåga att ansöka om kapacitet”. Vad som avses med dessa begrepp kommer att preciseras i en s.k. genomförandeakt av EU-kommissionen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.2.1 och 5.2.2.

5 kap. 4 §

I paragrafen finns en uppräknig av de nät som undantas från trafikeringsrätt. Undantagen är utformade i enlighet med de undantagsmöjligheter som finns i EU-regelverket. Sedan tidigare har gällt att lokala och regionala fristående nät enbart avsedda för person- och museitrafik samt s.k. industrispår är undantagna från trafikeringsrätt. Nu görs, utöver vissa redaktionella ändringar, ett par tillägg i uppräknigen. Det första handlar om järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik. Enligt artikel 2.3 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet) finns möjligheten att undanta sådan infrastruktur från bestämmelserna om icke-diskriminerande kapacitetstilldelning och avgiftsuttag (6 och 7 kap. järnvägslagen). Den rimliga tolkningen får anses vara att detta även innebär att näten undantas från trafikeringsrätt för järnvägsföretagen. Motsatt tolkning skulle innebära att järnvägsföretagen och andra sökanden har rätt att trafikera näten, men infrastrukturförvaltarna har inga skyldigheter att behandla deras ansökningar om kapacitet. Exempel på järnvägsinfrastruktur som kan komma att träffas av undantaget är den nya Citybanan i Stockholm. Avsikten är att denna endast ska användas för pendeltågstrafik. Det andra undantaget som läggs till i paragrafen gäller spår i anläggningar för tjänster. Det kan t.ex. handla om spår i underhålls- och reparationsverkstäder, depåer, lokstallar och rangerbangårdar. Möjligheten att undanta sådana nät från trafikeringsrätt följer av att sådana spår inte anses utgöra järnvägsinfrastruktur enligt SERA-direktivets definition av detta begrepp i

bilaga I. Anläggning för tjänst definieras i 1 kap. 4 §. Det kan noteras att spår inom stationer inte faller in under definitionen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.

6 kap.

6 kap. 1 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Infrastrukturförvaltare ska upprätta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Enligt artikeln i direktivet ska planen utformas så att den säkerställer dels en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, dels ett optimalt och effektivt tillhandahållande av infrastruktur samtidigt som ekonomisk balans säkerställs. Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att kända användare och, på deras egen begäran, potentiella användare av infrastrukturen ges möjlighet att lämna sina synpunkter på innehållet i planen i fråga om villkoren för tillträde och användning av infrastrukturen. Planen ska inte förväxlas med den järnvägsnätbeskrivning som regleras i 6 kap. 5 §, där också villkoren för tillträde ska behandlas och där berörda sökande också ska ges tillfälle att lämna synpunkter. Bestämmelsen om verksamhetsplan kompletteras med ett bemyndigande i 6 kap. 25 §, varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att precisera kraven på en verksamhetsplan.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

6 kap. 3 §

Genom ändringen genomförs artikel 49.2 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Paragrafen ändras endast genom att det i *andra stycket* görs ett tillägg avseende krav på samråd. Det betyder att innan en infrastrukturförvaltare reserverar viss infrastruktur för viss trafik, ska det ske ett samråd med berörda parter.

6 kap. 5 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 41.2 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Regleringen i direktivet innebär att nuvarande krav på att andra sökande än järnvägsföretag måste ha tillstånd från tillsynsmyndigheten (auktorisation) för att kvalificera sig för att delta i kapacitetstilldelningsprocessen, nu upphävs. I stället ska varje infrastrukturförvaltare uppställa krav på sådana sökande i sin järnvägsnätbeskrivning. Hur sådana krav ska vara utformade och vad de får handla om slås fast i denna bestämmelse. Kraven ska vara lämpliga och tydliga. De måste också uppfylla det allmänna kravet på att vara icke-diskriminerande. Kraven får endast avse den sökandes ekonomiska förmåga och förmåga att ansöka om kapacitet. EU-kommissionen har aviserat man i en genomförandeakt kommer precisera de krav ska få ställas. Dessa krav kommer infrastrukturförvaltarna vara skyldiga att rätta sig efter och föra in i sina järnvägsnätbeskrivningar (6 kap. 5 §). Som paragrafen nu utformats kan noteras att de krav som uppställs även får omfatta järnvägsföretag som enbart innehar ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd, enligt den nu föreslagna bestämmelsen i 3 kap. 4 §. Dessa verksamhetsutövare kommer med nu föreslagen reglering endast att prövas utifrån säkerhetskrav, och därmed inte behöva genomgå någon prövning av allmänna lämplighetskrav för att agera på järnvägsmarknaden motsvarande den som görs för att beviljas licens.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.2.1.

6 kap. 17 §

Genom paragrafen genomförs artikel 54.1 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Bestämmelsen, som handlar om infrastrukturförvaltares skyldigheter i samband med störningar i tågtrafiken, kompletteras med ett krav på att infrastrukturförvaltare ska ha en beredskapsplan. Närmare krav på vad planen ska innehålla kommer att regleras på lägre föreskriftsnivå (jfr bemyndigande i 6 kap. 25 §). Av direktivet framgår att beredskapsplanen ska innehålla en förteckning över alla organ som ska

informerar i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i tågtrafiken.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.3.

6 kap. 19 §

Genom paragrafen genomförs artikel 38 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Bestämmelsen ändras endast genom att sanktionerna för överlåtelse av ett tilldelat tågläge skärps. Det anges att en överlåtelse av ett tågläge får medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av tåglägen – tidigare har uteslutning från tilldelning av tåglägen endast avsett samma eller nästkommande tågplanperiod. Det är infrastrukturförvaltaren som avgör om en sökande på den grunden ska uteslutas från ytterligare tilldelning av tåglägen. Bestämmelsen får anses innefatta en möjlighet för infrastrukturförvaltaren att även utesluta den sökande från tilldelningsprocessen under en viss tid. Det kan noteras att regleringen i direktivet är hårdare. Där anges att varje transaktion som rör infrastrukturkapacitet ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av tåglägen. Den nu föreslagna lydelsen av paragrafen innebär dock att infrastrukturförvaltaren ges möjlighet att göra en bedömning av hur allvarlig händelsen varit och om det är rimligt att sökanden ska uteslutas från tilldelning av kapacitet för all framtid.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.4.

6 kap. 21 §

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 42 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Bestämmelsen handlar om ramavtal, som är ett avtal rörande infrastrukturkapacitet mellan infrastrukturförvaltare och den som avser att utföra eller organisera trafik för längre tid än en tågplanperiod (ett år).

Första stycket ändras till följd av att tillstånd för auktoriserade sökande nu tas bort och begreppet utmönstras ur lagen. I stället benämns sådana trafikorganisations *annan sökande*.

Det införs också ett nytt *andra stycke* i paragrafen för att genomföra de tidsfrister för hur lång period ett ramavtal får avse.

Normallängden för ett ramavtal ska vara fem år. Infrastrukturförvaltaren får dock samtycka till att ett ramavtal ingås för kortare eller, om det föreligger särskilda skäl, längre tid. Som särskilda skäl omnämns i direktivet att det finns ett affärskontrakt, att särskilda investeringar gjorts eller att det föreligger risker.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

6 kap. 21 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 42.6 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Bestämmelsen reglerar ramavtal för kapacitet på infrastruktur som reserverats för viss trafik med stöd av 6 kap. 3 § andra stycket. Om infrastrukturförvaltaren vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov får ett ramavtal gälla i 15 år och, om det föreligger synnerliga skäl, längre tid än 15 år. Det betyder enligt direktivet att möjligheten att ingå ramavtal för längre tid än 15 år endast ska ske i ”exceptionella fall” när det varit fråga om ”omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

6 kap. 22 §

Paragrafen, som handlar om trafikeringsavtal (jfr. artikel 28 i SERA-direktivet), ändras endast till följd av att tillstånd som auktoriserad sökande tas bort. Det ska inte längre krävas myndighetstillstånd för att ha rätt att organisera trafik. Av denna bestämmelse framgår att ett trafikeringsavtal ingås mellan å ena sidan en infrastrukturförvaltare och å andra sidan ett järnvägsföretag eller en annan sökande. Vem eller vilka som kan vara en sådan annan sökande, dvs. har trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät för att organisera trafik, framgår av 5 kap. 2 §. Det gäller fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som

uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren med stöd av 6 kap. 5 a § vad gäller ekonomisk stabilitet och förmåga att ansöka om kapacitet.

6 kap. 23 §

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 13 och bilaga II i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). I SERA-direktivet utökas regleringen av tillhandahållande av tjänster. Det görs skillnad mellan olika slags tjänster vad gäller möjlighet att förbehålla sig tjänsten för internt bruk, möjlighet för en sökande att klaga på ett avslag på en ansökan om tillträde till tjänsten, grunderna för prissättning m.m.

Av *första stycket* följer att den som tillhandahåller sådana tjänster som räknas upp i andra stycket inte får förbehålla sig tjänsterna för internt bruk. Tjänsterna har bedömts så grundläggande för möjligheten att bedriva järnvägstrafik att alla aktörer ska ges tillgång till dem på icke-diskriminerande villkor (*grundläggande tjänster*). Skyldigheten att tillhandahålla tjänsten innefattar även den infrastruktur som måste användas för att nyttja tjänsten.

I *andra stycket* listas de tjänster som anses utgöra grundläggande tjänster. Listan p. 1–9 överensstämmer i allt väsentligt med den uppräkningslista som finns i bilaga II punkt 2 till SERA-direktivet. Det har dock gjorts vissa språkliga justeringar i förtydligande syfte. I anslutning till punkt 1 bör det påpekas att skälet till att biljettförsäljning uttryckligt undantagits, är att detta utgör en s.k. extra tjänst enligt 6 kap. 23 c § tredje stycket. Enligt denna punkt ges dock järnvägsföretagen och andra sökanden rätt till lokaler lämpliga för biljettförsäljning.

Vidare har en punkt 10 lagts till – ”nödvändig genomfartstrafik” till andra anläggningar för grundläggande tjänster. Det kan förekomma att det ligger tjänsteanläggningar, t.ex. verkstäder och depåer, innanför en annan depå. För att kunderna ska kunna komma till den innersta depån krävs att de ges rätt att passera det första depåområdet. För att den som har sådana genomfartsspår i sin depå eller anläggning ska vara tvungen att

låta sådan trafik passera, tas detta upp som en grundläggande tjänst. Det förhållandet att nödvändig genomfartstrafik ska betraktas som en grundläggande tjänst innebär bland annat att depåinnehavaren inte kan förbehålla sig spåren för sig själv, att det ska vara ett icke-diskriminerande tillträde och att avgiften för användningen av spåren inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst (7 kap. 8 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1.

6 kap. 23 a §

Genom paragrafen genomförs artikel 13.4 och delar av artikel 13.5.

Första stycket: Enligt artikel 13.5 är en leverantör av en grundläggande tjänst skyldig att sträva efter att så långt möjligt tillgodose alla önskemål om tillträde till tjänsten. En ansökan ska också besvaras inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av regleringsorganet (artikel 13.4). I Sverige fullgör Transportstyrelsen uppgiften som regleringsorgan. Det bör därför införas ett bemyndigande i lagen (6 kap. 25 §) som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som ska anses utgöra en rimlig tidsfrist.

Andra stycket: Ett avslag på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst ska vara skriftligt och, om möjligt, innehålla en upplysning om ett praktiskt möjligt alternativ som innebär att den sökande kan bedriva den aktuella trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden (artikel 13.4).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1.

6 kap. 23 b §

Genom paragrafen genomförs artikel 13.6 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Om en anläggning för en grundläggande tjänst (sådan tjänst som avses i 6 kap. 23 § andra stycket) har stått oanvänd två år i följd och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt önskemål om att få tillträde till tjänsten (på grund av påvisade behov) ska innehavaren av anläggningen offentliggöra att verk-

samheten hyrs eller leasas ut. Kravet gäller dock inte om innehavaren kan visa att det pågår en "omläggningsprocess" som innebär att fastigheten eller anläggningen ska användas för annat ändamål än grundläggande järnvägstjänster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.

6 kap. 23 c §

Genom paragrafen genomförs artikel 13.7, 13.8 och bilaga II punkt 3 och 4 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Av paragrafen framgår att den som åt någon som utför eller organiserar trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller en sådan tjänst som räknas upp i paragrafens andra stycke (tilläggstjänster) eller tredje stycke (extra tjänster), är skyldig att tillhandahålla tjänsten på ett icke-diskriminerande sätt. Av bestämmelsen följer att tillhandahållandet måste ske på marknaden för att skyldigheten ska inträda, dvs. att det till skillnad från vad som gäller för grundläggande tjänster är möjligt att förbehålla sig rätten att tillhandahålla dessa tjänster för internt bruk. Regleringen överensstämmer med den som för närvarande gäller för samtliga tjänster enligt 6 kap. 23 §. Anledningen till att i lagen precisera vilka tjänster som ska betraktas som tilläggstjänster och extra tjänster är också att grunden för avgiftsuttaget inte är detsamma som för grundläggande tjänster, se nedan 7 kap. 8 §. – Den tilläggstjänst som avser assistans för drift av "icke-standardtåg" (23 c § andra stycket 4) avser den kategori som på Trafikverket brukar benämnas specialtransporter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.3.

6 kap. 24 a §

Paragrafen, som är ny, innehåller en möjlighet för infrastrukturförvaltare för lokala och regionala nät att undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan (6 kap. 1 a §). Undantagsmöjligheten följer av artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU. Enligt artikeln får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion från tillämpningen av

artikel 8.3, dvs. krav på att upprätta en verksamhetsplan. För att medlemsstaterna ska ha rätt att undanta en infrastrukturförvaltare krävs först ett beslut i frågan av EU-kommissionen. Enligt den nu föreslagna paragrafen gäller dock inte kravet på ett medgivande från EU-kommissionen för nät eller järnvägsspår som inte faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur enligt SERA-direktivet. Vilka anläggningar som faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur framgår enligt artikel 3.3 av bilaga I till SERA-direktivet. Av denna förteckning följer bland annat att spår inom underhålls- och reparationsverkstäder samt förråd (depåer) eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur. I flertalet fall torde de verksamhetsutövare som endast förvaltar anläggningar som faller in under detta undantag vara att betrakta som tjänstetillhandahållare, och därigenom automatiskt undantas från flertalet krav i 6 kap. som inte specifikt gäller för tjänstetillhandahållare, dvs. även kravet på att upprätta en verksamhetsplan (jfr 1 kap. 1 b §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

6 kap. 25 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till 6 kap. Bestämmelsen kompletteras med bemyndiganden som möjliggör för regeringen eller, efter vidare myndiganden, Transportstyrelsen (eller annan myndighet som regeringen bestämmer) att meddela föreskrifter om verksamhetsplan enligt 1 a §, järnvägsnätbeskrivning vad gäller krav på den som ansöker om kapacitet enligt 5 a §, ett nytt bemyndigande rörande beredskapsplaner enligt 17 § och förfarande för tillhandahållande av tjänster enligt 23–23 c §§. Det införs också ett specifikt bemyndigande avseende fastställande av en rimlig tidsfrist inom vilken en tjänstetillhandahållare är skyldig att svara på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst. Enligt artikel 13.4 ska en sådan tidsfrist fastställas av regleringsorganet, i Sverige Transportstyrelsen. Avslutningsvis införs också ett bemyndigande rörande föreskrifter om krav för att kunna medges

undantag från skyldigheten att upprätta en verksamhetsplan enligt 24 a §.

7 kap.

7 kap. 1 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 37 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

På motsvarande sätt som gäller för infrastrukturförvaltare att samarbeta för att på ett effektivt sätt tillhandahålla tågägen som sträcker sig över flera järnvägsnät (jfr 6 kap. 4 §), åläggs infrastrukturförvaltarna genom denna bestämmelse att samarbeta för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för de företag som bedrivit trafik på flera järnvägsnät. Särskild vikt ska läggas vid internationell trafik. Enligt direktivet ska infrastrukturförvaltarna verka för att ”säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnäten”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.1.

7 kap. 5 §

Genom paragrafen genomförs artikel 32.3 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Redan enligt nuvarande reglering är det möjligt för infrastrukturförvaltare att ta ut högre avgifter än vad som annars är tillåtet för att använda infrastruktur som utgjort ett s.k. särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet. Genom nu föreslagen ändring flyttas endast det datum fram efter vilket projektet måste ha avslutats för att infrastrukturförvaltaren ska få använda sig av denna möjlighet. Projektet ska ha avslutats efter utgången av 1988.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.2.

7 kap. 8 §

Genom paragrafen genomförs artikel 31.7–8 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Bestämmelsen, som handlar om grunden för beräkning av de avgifter en tjänstetillhandahållare får ta ut av sina kunder, delas nu upp i två delar. För *grundläggande tjänster* (6 kap. 23 § andra stycket) gäller att avgiften inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Regeln gäller både för själva tjänsten och för tillträde till spåren i anläggningen. Detta gäller oavsett om tjänsten tillhandhålls i monopol eller inte, och skiljer sig därmed ifrån vad som gäller för dessa tjänster i nuvarande reglering. Vad som avses med en rimlig vinst definieras i 1 kap. 4 § (som grundar sig på definitionen av detta begrepp i artikel 3.17 i SERA-direktivet). En rimlig vinst avser ”avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren”. En rimlig vinst innebär att hänsyn tas till den affärsrisk tjänstetillhandahållaren löper. Om tjänsten tillhandahålls i monopol, och därmed samtliga företag som är i behov av den aktuella tjänsten måste vända sig till denne tjänsteleverantör är risken lägre och vice versa, dvs. om det råder stor konkurrens på utbudssidan är risken för att intäkterna hålls nere eller uteblir större – avgiftspåslaget kan då vara större.

För *tilläggstjänster* och *extra tjänster* gäller i stället följande. Om den som tillhandahåller en sådan tjänst är ensam om att tillhandahålla tjänsten får avgiften inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten plus en rimlig vinst. I de fallen en sökande har flera tjänsteleverantörer att välja bland finns ingen avgiftsreglering, annat än att de i likhet med övriga avgifter i lagen måste vara icke-diskriminerande. Regleringen överensstämmer med den som i dag gäller för samtliga tjänster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.4.

7 kap. 8 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 31.10 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Den som tillhandahåller sådana järnvägstjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket och 6 kap. 23 c § (bilaga II till SERA-direktivet) ska förse den infrastrukturförvaltaren, till vars infrastruktur tjänsteanläggningen ansluter, med uppgifter om de avgifter som tas ut för tjänsterna. Avsikten är att infrastrukturförvaltaren ska föra in dessa uppgifter i sin järnvägsnätbeskrivning (6 kap. 5 §). Alternativt kan tjänstetillhandahållaren välja att själv publicera uppgifterna på sin webbplats. Infrastrukturförvaltaren ska i dessa fall i sin järnvägsnätbeskrivning hänvisa till tjänstetillhandahållarens webbplats.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.4.

7 kap. 10 §

Paragrafen, som är ny, innehåller bemyndiganden i anslutning till 7 kap.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges rätt att meddela föreskrifter om det avgiftssamarbete som regleras i 7 kap. 1 a § och de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut s.k. särskilda avgifter enligt 7 kap. 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

8 kap.*8 kap. 3 c och 3 d §§*

Genom paragraferna, som är nya, genomförs delar av artikel 55 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). För att garantera tillsynsmyndighetens oberoende i förhållande till de företag man övervakar (marknadsövervakning), införs två regler. Enligt direktivet ska befattningshavare på regleringsorganet som ansvarar för sådana beslut som avses i artikel 56 dels göra en årlig åtagande- och intresseförklaring, dels omfattas av ett års karens efter anställningen på myndigheten innan denne kan påbörja en

anställning på något av de företag som omfattas av marknads-tillsynen. Bedömningen har gjorts att det är generaldirektören och chefen för myndigheten som bör ansvara för dessa beslut. Avsikten är att detta ska klargöras i myndighetens instruktion.

Bestämmelserna behandlas även i avsnitt 10.3.

8 kap. 8 b §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 57.3–4 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Enligt artiklarna ska ett regleringsorgan utbyta information med andra regleringsorgan inom EES och Schweiz. Tillsynsmyndigheten ges därför en skyldighet att när ett sådant regleringsorgan frågar efter information rörande ett internationellt tågläge, lämna ut sådana uppgifter som tillsynsmyndigheten har i frågan. Det ska handla om utredningar som bedrivs av regleringsorganet för att övervaka tågglägen för internationell trafik eller övervakning av konkurrensen på marknaden för internationella järnvägs-transporttjänster. Avsikten är inte att bestämmelsen ska vara sekretessbrytande. Innan tillsynsmyndigheten lämnar ut uppgifter ska således en sedvanlig sekretessprövning göras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.

8 kap. 9 §

Genom paragrafen genomförs artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). Enligt artikeln ska regleringsorganet ansvara för ett tvistlösningsförfarande.

Första stycket ändras på ett antal punkter. Det görs en följd-ändring med anledning av att bestämmelserna om auktorisation för dem som organiserar trafik upphävs. Begreppet ersätts med "annan sökande" (jfr 5 kap. 2 §). För att bestämmelsen ska överstämja med EU-regleringen ändras även vilka som har möjlighet att hänskjuta en tvist till tvistlösning och vilken typ av tvister det får avse. I likhet med vad som anges i artikel 56.1 ska *sökanden* kunna hänskjuta tvister. Det betyder i det här sammanhanget järnvägsföretag eller andra som har rätt att ansöka om kapacitet. Den rätt som infrastrukturförvaltare har

enligt dagens reglering att hänskjuta tvister upphävs. Tvisterna ska enligt direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, dvs. marknadsregleringar som i den svenska lagen samlats i 5, 6 och 7 kap. Tvisteföremålen bör därför jämfört med nuvarande lydelse inskränkas till att gälla beslut som en infrastrukturförvaltare och, numera också, en tjänstetillhandahållare fattat i frågor som regleras i 5, 6 eller 7 kap. eller föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser. När det gäller tvister som uppkommit på grund av att någon nekats tillträde till en anläggning för grundläggande tjänster föreslås också en särskild tvistlösningsbestämmelse, se 8 kap. 9 b §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.5.

8 kap. 9 b §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 13.5 i direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet).

Enligt *första stycket* ska en sökande som fått avslag på sin begäran om tillträde till en grundläggande tjänst – dvs. en sådan tjänst som listas i 6 kap. 23 § andra stycket – kunna hänskjuta tvisten till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndighetens uppgift blir enligt *andra stycket* att pröva om tjänstetillhandahållaren följt regelverket vad gäller ett icke-diskriminerande tillhandahållande av tjänsten. En tjänstetillhandahållare är skyldig att sträva efter att tillgodose samtliga ansökningar (23 a § första stycket). Det finns i bestämmelserna om tjänstetillhandahållande inga regler om att det ska sparas restkapacitet på motsvarande sätt som gäller för kapacitet på järnvägsnätet. Det finns heller inga regler för hur lång tid avtal om tillträde till en anläggning får gälla motsvarande den som gäller för kapacitet på nätet, dvs. enligt huvudregeln en tågplanepå period för vilken det sluts ett trafikeringsavtal. Av artikel 13.4 i SERA-direktivet framgår också att en tjänsteleverantör inte behöver investera i ”resurser eller faciliteter” för att tillgodose alla ansökningar. Den vanligaste orsaken för ett avslag kan därför förväntas bli att det är fullt i anläggningen. Den prövning som

tillsynsmyndigheten kommer kunna göra avser därför en bedömning av om tjänstetillhandahållaren behandlat alla sökanden på ett likvärdigt sätt. Om bedömningen görs att så inte har skett, ska tillsynsmyndigheten förelägga tjänstetillhandahållaren att tilldela den sökande lämplig del av kapaciteten. I likhet med övriga förelägganden som tillsynsmyndigheten fattar med stöv av lagen, kan ett beslut som detta förenas med vite (8 kap. 4 §) och överklagas till förvaltningsdomstol (11 kap. 2 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.5.

8 kap. 10 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till bestämmelserna i 8 kap. Bestämmelsen kompletteras med ett bemyndigande rörande återkallelse av tillstånd enligt 8 kap. 5 § och tvistlösning enligt 8 kap. 9 a och 9 b §§. Möjligheten att meddela forskrifter om tvistlösning bör vara de samma som redan i dag gäller för tvistlösning enligt 8 kap. 9 §.

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU

av den 21 november 2012

om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag ⁽⁵⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur ⁽⁶⁾ har ändrats på väsentliga punkter. Eftersom ytterligare ändringar är nödvändiga bör dessa direktiv av tydlighetsskäl omarbetas och slås samman till en enda rättsakt.
- (2) En större integrering av unionens transportsektor är en viktig del av fullbordandet av den inre marknaden och

järnvägar är en viktig del av unionens transportsektor med sikte på att uppnå hållbar rörlighet.

- (3) Effektiviteten i järnvägssystemet bör förbättras för att det ska kunna integreras i en konkurrenskraftig marknad samtidigt som järnvägarnas speciella karaktär beaktas.
- (4) Medlemsstater som har en betydande andel järnvägstrafik till tredjeländer med samma spårvidd, men en annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät, bör kunna få ha särskilda driftsregler som säkerställer dels samordning mellan deras infrastrukturförvaltare och infrastrukturförvaltarna i de berörda tredjeländerna, dels sund konkurrens mellan järnvägsföretagen.
- (5) För att göra järnvägstransporterna effektiva och konkurrenskraftiga i jämförelse med andra transportsätt bör medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag har en status som oberoende operatörer som handlar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens behov.
- (6) För att säkerställa framtida utveckling och effektiv drift av järnvägssystemet bör en åtskillnad göras mellan transportverksamheten och förvaltningen av infrastrukturen. I denna situation är det nödvändigt att driva dessa två verksamheter var för sig och ha separat redovisning för dem. Förutsatt att dessa separeringskrav uppfylls, att inga intressekonflikter uppstår och att den konfidentiella naturen hos kommersiellt känsliga uppgifter garanteras, bör infrastrukturförvaltare ha möjlighet att lägga ut vissa administrativa uppgifter på entreprenad, till exempel när det gäller att ta ut avgifter, på andra enheter än dem som är aktiva på marknaderna för järnvägstransporttjänster.
- (7) Principen om frihet att tillhandahålla tjänster bör tillämpas på järnvägsektorn, varvid hänsyn måste tas till denna sektors särskilda kännetecken.
- (8) För att öka konkurrensen vid utbudet av transporttjänster när det gäller bekvämlighet och service bör medlemsstaterna behålla det övergripande ansvaret för utveckling av lämplig järnvägsinfrastruktur.

⁽¹⁾ EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ EUT C 104, 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 16 november 2011 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 8 mars 2012 (EUT C 108 E, 14.4.2012, s. 8). Europaparlamentets ståndpunkt av den 3 juli 2012 och rådets beslut av den 29 oktober 2012.

⁽⁴⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

⁽⁶⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (9) I brist på gemensamma regler om fördelning av infrastrukturkostnaderna, bör medlemsstaterna efter samråd med infrastrukturförvaltaren fastställa regler för järnvägsföretagens betalning för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Dessa regler bör inte diskriminera mellan järnvägsföretag.
- (10) Medlemsstaterna bör säkerställa att infrastrukturförvaltare och befintliga, offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag ges en sund ekonomisk struktur, med vederbörligt beaktande av unionens regler om statligt stöd. Detta bör inte påverka medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av infrastruktur.
- (11) Sökande bör ges möjlighet att lämna synpunkter på innehåll i verksamhetsplanen i fråga om den del som avser användning, tillhandahållande och utveckling av infrastruktur. Detta bör inte nödvändigtvis innebära att den verksamhetsplan som infrastrukturförvaltaren upprättat utlämnas i sin helhet.
- (12) Eftersom privata anslutningslinjer och sidospår, som till exempel sidospår och linjer i privata industrianläggningar, inte ingår i järnvägsinfrastruktur såsom den definieras enligt detta direktiv, bör förvaltare av sådana infrastrukturer inte omfattas av de skyldigheter som läggs infrastrukturförvaltare enligt detta direktiv. Icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår bör emellertid säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa behövs för tillträde till anläggningar för tjänster som är grundläggande för tillhandahållande av transporttjänster och betjäna eller kan betjäna mer än en slutlig kund.
- (13) Medlemsstater bör kunna besluta att täcka utgifter för infrastrukturen genom andra medel än direkt statlig finansiering, som till exempel offentlig-privata partnerskap och finansiering från den privata sektorn.
- (14) Infrastrukturförvaltarens resultaträkningar bör vara i balans över en rimlig tidsperiod. När den väl har fastställts, bör det vara möjligt att överskrida den under exceptionella omständigheter, som till exempel en omfattande och plötslig försämring av den ekonomiska situationen i en medlemsstat, som på ett betydande sätt påverkar trafikvolymen på dess infrastruktur eller omfattningen av tillgänglig offentlig finansiering. I överensstämmelse med internationella redovisningsregler bör inte lån för att finansiera infrastrukturprojekt tas upp i sådana resultaträkningar.
- (15) Åtgärder bör vidtas för att öppna marknaden för att godstrafiken och i synnerhet de gränsöverskridande varutransporterna ska fungera effektivt.
- (16) För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt överallt inom unionen är det lämpligt att införa ett tillstånd för järnvägsföretag.
- (17) Vid resor med mellanliggande stopp bör nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att säkerställa att sådan verksamhet blir ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till befintliga järnvägsföretag.
- (18) Införandet av sådan ny internationell persontrafik med öppet tillträde och med mellanliggande stopp bör inte medföra att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas, utan bör endast inrikas på stopp utmed den internationella sträckan. Det huvudsakliga syftet med de nya förbindelserna bör vara att befordra passagerare på internationell resa. Vid fastställandet av huruvida detta är exempelvis huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befordran av passagerare samt förbindelsens längd beaktas. Fastställandet av förbindelsens huvudsakliga syfte bör göras av respektive nationellt regleringsorgan på begäran av en berörd part.
- (19) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg⁽¹⁾ kan medlemsstater och lokala myndigheter ingå avtal om allmän trafik som får ge exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är därför nödvändigt att säkerställa att bestämmelserna i den förordningen är förenliga med principen om att marknaden för internationell persontrafik ska öppnas för konkurrens.
- (20) Att öppna den internationella persontrafiken för konkurrens kan få konsekvenser för organisering och finansiering av persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att på begäran av de behöriga myndigheter som har tilldelat ett avtal om allmän trafik begränsa rätten till tillträde till marknaden, om denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för dessa avtal om allmän trafik och det berörda regleringsorganet ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys.
- (21) Vid bedömningen av om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik har äventyrats, bör på förhand fastställda kriterier beaktas, till exempel lönsamhetskonsekvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmän trafik, inklusive konsekvenserna när det gäller nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som ingick avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpreiser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal

⁽¹⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

- stopp på båda sidor om gränsen samt tidtabell och tur-täthet för den föreslagna nya förbindelsen. Medlemsstaterna bör i överensstämmelse med en sådan bedömning och det berörda regleringsorganets beslut kunna bevilja, ändra eller vägra rätten till tillträde till den internationella persontrafik ansökan gäller, inklusive uttag av en avgift från operatören av en ny internationell förbindelse för persontrafik, i linje med den ekonomiska analysen och i enlighet med unionens lagstiftning och principerna om jämlikhet och icke-diskriminering.
- (22) För att bidra till driften av persontrafik på järnväg på linjer där det föreligger en skyldighet att tillhandahålla allmänna tjänster, bör medlemsstater kunna låta de myndigheter som ansvarar för dessa tjänster ta ut en avgift på persontrafik som omfattas av dessa myndigheters behörighet. Denna avgift bör bidra till att finansiera de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmän trafik.
- (23) Regleringsorganet bör fungera så att eventuella intressekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning av det aktuella avtalet om allmän trafik undviks. Regleringsorganets befogenheter bör utvidgas till att omfatta bedömning av syftet med en internationell förbindelse och när så är lämpligt de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmän trafik.
- (24) För att investera i tjänster som använder specialiserad infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behöver sökande rättssäkerhet med tanke på de omfattande, långsiktiga investeringar som detta innebär.
- (25) Regleringsorganen bör utbyta information och bör, när så är lämpligt i enskilda fall, samordna principer och praxis för bedömningen av huruvida den ekonomiska värdet för ett avtal om allmän trafik äventyras. De bör successivt utarbeta riktlinjer på grundval av gjorda erfarenheter.
- (26) För att säkerställa sund konkurrens mellan järnvägsföretag och garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till och tillhandahållande av tjänster bör en åtskildnad göras mellan tillhandahållandet av transporttjänster och driften av anläggningar för tjänster. Det är följaktligen nödvändigt att bedriva dessa två typer av verksamheter var för sig om tjänsteveraktören tillhör ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på nationell nivå på minst en av de marknader för järnvägstransporter av gods eller passagerare för vilka anläggningen används. Sådant oberoende bör inte medföra att det inrättas en separat juridisk enhet för anläggningarna för tjänster.
- (27) Icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster och tillhandahållande av järnvägsrelaterade tjänster i dessa anläggningar bör göra det möjligt för järnvägsföretag att erbjuda bättre tjänster till passagerare och användare av godstransporttjänster.
- (28) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/72/EG av den 13 juli 2009 om gemensamma regler för den inre marknaden för el (*) föreskrivs ett öppnande av den gemensamma marknaden för el och därför bör drivmotorström på begäran levereras till järnvägsföretag utan diskriminering. Om det finns bara en enda leverantör att tillgå bör avgiften för sådana tjänster fastställas enligt enhetliga principer.
- (29) När det gäller förbindelserna med tredjeländer bör särskilt avseende fästas vid huruvida järnvägsföretag från unionen har tillträde till järnvägsmarknaden i dessa tredjeländer på lika villkor, något som bör underlättas med hjälp av gränsöverskridande överenskommelser.
- (30) För att säkerställa pålitliga och tillfredsställande tjänster är det nödvändigt att järnvägsföretagen alltid uppfyller vissa krav avseende gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens.
- (31) För att skydda kunder och berörda tredje parter är det av stor betydelse att säkerställa att järnvägsföretagen är försäkrade i tillräcklig omfattning för att täcka eventuellt civilrättsligt ansvar. Sådant ansvarsskyldighet vid olyckor bör även få täckas genom garantier som ställs av banker eller andra företag under förutsättning att dessa garantier ställs på marknadsmässiga villkor, inte utgör statligt stöd och inte innehåller inslag som är diskriminerande mot andra järnvägsföretag.
- (32) Ett järnvägsföretag bör även vara skyldigt att rätta sig efter nationell rätt och unionsrätt om tillhandahållande av järnvägstjänster, som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, i syfte att säkerställa att det är i stånd att utföra sina aktiviteter på ett fullständigt säkert sätt och med vederbörligt hänsynstagande till hälsa, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter på vissa linjesträckningar.
- (33) Förfarandena för tilldelning, bibehållande och ändring av tillstånd för järnvägsföretag bör tillåta insyn och överensstämma med principen om icke-diskriminering.

(*) EUT L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (34) För att säkerställa öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tjänster på anläggningar för tjänster för samtliga järnvägsföretag bör all information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet. Beskrivningen av järnvägsnätet bör offentliggöras på minst två av unionens officiella språk, i enlighet med befintlig internationell praxis.
- (35) Lämpliga system för tilldelning av kapacitet tillsammans med konkurrenskraftiga operatörer kommer att leda till en bättre balans mellan transportsätten.
- (36) Infrastrukturförvaltare bör ges incitament, till exempel bonusar för verkställande direktörer, att sänka tillträdesavgifterna och kostnaderna för tillhandahållande av infrastruktur.
- (37) Den skyldighet medlemsstaterna har att säkerställa förverkligandet av infrastrukturförvaltarens prestandamål och intäkter på medellång och lång sikt genom en avtalsöverenskommelse mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren bör inte påverka medlemsstaternas behörighet i fråga om planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur.
- (38) Främjande av en optimal användning av järnvägsinfrastrukturen kommer att leda till minskade transportkostnader för samhället.
- (39) De metoder för kostnadsfördelning som fastställs av infrastrukturförvaltarna bör baseras på bästa tillgängliga kunskap om kostnadskausaltitet och bör fördela kostnader mellan olika tjänster som järnvägsföretagen erbjuder, och i de fall detta är relevant, mellan olika slags järnvägsfordon.
- (40) Lämpliga avgiftssystem för järnvägsinfrastruktur tillsammans med lämpliga avgiftssystem för annan transportinfrastruktur och konkurrenskraftiga operatörer bör skapa bästa möjliga balans mellan olika transportsätt på en hållbar grund.
- (41) Vid fastställande av uppräknningar bör infrastrukturförvaltaren definiera de olika marknadssegmenten i de fall kostnaderna för tillhandahållande av transporttjänsterna, deras marknadspris eller behoven i fråga om tjänsternas kvalitet varierar avsevärt.
- (42) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och bör i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt. Sådana system bör medge sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.
- (43) Inom de ramar som fastställs av medlemsstaterna bör systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet uppmuntra järnvägsinfrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen.
- (44) Genom systemen för tilldelning av kapacitet och avgiftssystemen bör järnvägsföretagen ges klara och konsekventa ekonomiska signaler, så att de kan fatta rationella beslut.
- (45) Rulljud som uppkommer på grund av bromsblock tillverkade med hjälp av gjutjärnsteknik som används på godsvagnar är en orsak till bulleremissioner som kan reduceras med hjälp av lämpliga tekniska lösningar. Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör huvudsakligen tillämpas med avseende på godsvagnar som inte uppfyller kraven i kommissionens beslut 2006/66/EG av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet "Rullande materiel – buller" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg⁽¹⁾. I de fall differentiering av detta slag ger upphov till förlust av intäkter för infrastrukturförvaltaren bör detta inte påverka tillämpningen av unionens regler om statligt stöd.
- (46) Bullerdifferentierade infrastrukturavgifter bör komplettera andra åtgärder som syftar till att minska buller från järnvägstrafik, såsom antagandet av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet med bullergränser för järnvägsfordon, bullerkartor och handlingsplaner för att minska bullerexponering enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller⁽²⁾, liksom finansiering från unionen och nationell offentlig finansiering för att utrusta järnvägsfordon i efterhand och för bullerminskande infrastruktur.
- (47) Bullerminskande åtgärder motsvarande dem som har antagits för järnvägssektorn bör beaktas även för andra transportslag.
- (48) I syfte att snabba på installeringen av European Train Control System (ETCS) i loken, bör infrastrukturförvaltarna ändra avgiftssystemet genom en tillfällig differentiering med avseende på tåg som är utrustade med ETCS. Den differentieringen bör ge tillräckliga incitament till att utrusta tågen med ETCS.
- (49) För att ta hänsyn till användarnas, eller de potentiella användarnas, behov av infrastrukturkapacitet för att planera sin verksamhet, samt till kundernas och finansierarnas behov, är det viktigt att infrastrukturförvaltaren säkerställer att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som återspeglar behovet av att bibehålla och förbättra nivån på tjänsternas tillförlitlighet.

⁽¹⁾ EUT L 37, 8.2.2006, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 189, 18.7.2002, s. 12.

- (50) Det är önskvärt att ge järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren incitament att reducera driftsavbrott till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.
- (51) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att tillåta köpare av järnvägstjänster att delta direkt i förarbetet för tilldelning av kapacitet.
- (52) Det är viktigt att beakta verksamhetskraven för såväl sökande som infrastrukturförvaltaren.
- (53) Det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt bör sökandes rimliga krav tillgodoses.
- (54) Kapacitetstilldelningsprocessen bör förhindra att önskemål från andra företag som innehar eller avser att inneha rätt att utnyttja infrastrukturen för att utveckla sin verksamhet begränsas på ett obefogat sätt.
- (55) I systemen för tilldelning av kapacitet och fastställande och uttag av avgifter kan hänsyn behövas tas till det faktum att olika delar i järnvägsinfrastrukturnätet har utformats med tanke på olika huvudanvändare.
- (56) Eftersom olika användare och typer av användare ofta kommer att inverka olika på infrastrukturkapaciteten måste olika verksamheters behov avvägas på rätt sätt.
- (57) Transporttjänster som tillhandahålls enligt avtal med en offentlig myndighet kan behöva omfattas av särskilda regler för att säkerställa att de är attraktiva för användarna.
- (58) I systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör hänsyn tas till effekten av ökande utnyttjande av infrastrukturkapacitet och i sista hand kapacitetsbrist.
- (59) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna bör säkerställa att även ansökningar om infrastrukturkapacitet som lämnas in efter det att den årliga tågplaneringsprocessen avslutats kan beaktas.
- (60) För att säkerställa ett optimalt utfall för järnvägsföretagen är det önskvärt att kräva en undersökning av hur infrastrukturkapacitet utnyttjas i de fall där det krävs en samordning av önskemålen om kapacitet för att tillgodose användarnas behov.
- (61) Med hänsyn till infrastrukturförvaltarnas monopolställning bör det krävas av dem att de undersöker tillgänglig infrastrukturkapacitet och metoder för att förstärka den, när användarnas önskemål inte kan tillgodoses i kapacitetstilldelningsprocessen.
- (62) Brist på information om andra järnvägsföretags önskemål och om begränsningar inom systemet kan göra det svårt för järnvägsföretag att optimera sina ansökningar om infrastrukturkapacitet.
- (63) Det är viktigt att säkerställa en bättre samordning av tilldelningssystem för att göra järnvägen mer attraktiv för trafik som använder mer än en infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och i synnerhet för internationell trafik.
- (64) Det är viktigt att minimera de snedvridningar av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.
- (65) Det är önskvärt att fastställa vilka delar av infrastruktur-tjänsterna som är väsentliga för att en operatör ska kunna tillhandahålla en tjänst och som bör tillhandahållas som motprestation till lägsta möjliga tillträdesavgifter.
- (66) Investeringar i järnvägsinfrastruktur är nödvändiga, och avgiftssystemet för infrastrukturen bör ge infrastrukturförvaltare incitament att göra lämpliga investeringar ekonomiskt attraktiva.
- (67) För att lämpliga och rättvisa nivåer för infrastrukturavgifter ska kunna fastställas behöver infrastrukturförvaltare bokföra och fastställa värdet på sina tillgångar och bilda sig en klar uppfattning om de faktorer som styr kostnaderna för att driva infrastrukturen.
- (68) När beslut som rör transporter fattas bör hänsyn tas till externa kostnader, och det bör säkerställas att infrastrukturavgifter för järnväg kan bidra till internaliseringen av externa kostnader på ett samstämtigt och balanserat sätt för alla transportsätt.
- (69) Det är viktigt att säkerställa att avgifterna för inrikes och internationell trafik tillåter att marknadens behov tillgodoses av järnvägen. Följaktligen bör infrastrukturavgifterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.
- (70) Den generella nivån på kostnadstäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på den nivå av statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fordra olika nivåer av generell kostnadstäckning. Alla avgiftssystem bör dock möjliggöra att trafik kan använda järnvägsnätet förutsatt att den åtminstone kan täcka den extra kostnadsbelastning den innebär.
- (71) Järnvägsinfrastruktur är ett naturligt monopol och det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastrukturförvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.
- (72) Utvecklingen av järnvägstransporterna bör uppnås bl.a. genom att de tillgängliga unionsinstrumenten används, dock utan att redan fastställda prioriteringar åsidosätts.

- (73) Rabatter som beviljas järnvägsföretag bör stå i relation till faktiska administrativa kostnadsbesparingar, särskilt besparingar avseende transaktionskostnader. Rabatter kan också beviljas för att främja effektiv infrastruktur användning.
- (74) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör ges incitament att minimera störningar i trafik på järnvägsnätet.
- (75) Tilldelningen av kapacitet är förbunden med en kostnad för infrastrukturförvaltaren och det bör krävas betalning för denna kostnad.
- (76) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av föreskrifterna i detta direktiv och som också kan fungera som besvärorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol. Ett sådant regleringsorgan ska ha rätt att se till att dess begäran om information liksom dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner.
- (77) Regleringsorganets finansiering bör garantera dess oberoende och bör komma antingen från statsbudgeten eller genom att obligatoriska avgifter tas ut från sektorn under iakttagande av principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet.
- (78) Lämpliga förfaranden för tillsättning av personal bör bidra till att garantera regleringsorganets oberoende, genom att framför allt se till att den beslutsansvariga personalen tillsätts av en oientlig myndighet som inte utövar direkt äganderätt över de reglerade företagen. Förutsatt att detta villkor uppfylls kan en sådan myndighet vara till exempel ett parlament, en president eller en premiärminister/statminister.
- (79) Särskilda åtgärder krävs för att beakta vissa medlemsstaters särskilda geopolitiska och geografiska situation och den särskilda organiseringen av järnvägssektorn i flera medlemsstater samtidigt som den inre marknadens integritet säkerställs.
- (80) I syfte att beakta järnvägsmarknadens utveckling bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionsätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på tekniska ändringar i fråga om den information som ska tillhandahållas av det företag som ansöker om tillstånd, om förteckningen över förseningsklasser, om tidsplanen för tilldelningsförbandet, och om den bokföringsinformation som ska ges till regleringsorganet. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt.
- (81) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (82) Genomförandeakter om järnvägstrafikens huvudsakliga syfte, om hur ny internationell trafik påverkar den ekonomiska jämvikten för avtal om allmän trafik, om uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik, om tillräde till tjänster som tillhandahålls av anläggningar för grundläggande tjänster, om närmare detaljer för förbandet för att erhålla ett tillstånd, om hur de direkta kostnaderna bör beräknas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter, och hur infrastrukturavgifterna bör differentieras för att ge incitament till att utrusta tåg med ETCS samt om vilka gemensamma principer och rutiner regleringsorganen har att följa vid sitt beslutsfattande, bör inte antas av kommissionen om den kommitté som inrättats enligt detta direktiv inte lämnar något yttrande över det utkast till genomförandeakt som lagts fram av kommissionen.
- (83) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att främja utvecklingen av unionens järnvägar, att fastställa de övergripande principerna för beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och att samordna de ordningar i medlemsstaterna som reglerar tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och avgifterna för användningen av denna, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, på grund av att sådan tillståndsgivning och drifven av viktiga delar av järnvägsnätet har en uppenbar internationell aspekt, och behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, och de därför, till följd av deras transnationella konsekvenser, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (84) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör begränsas till de bestämmelser som utgör en avsevärd förändring jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser i detta direktiv som är i huvudsak oförändrade i jämförelse med de tidigare direktiven följer av de direktiven.

(1) EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (85) De medlemsstater som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionell och meningslös skyldighet om de var tvungna att införliva och genomföra kapitlen II och IV i detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför undantas från den skyldigheten.
- (86) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁽²⁾ har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i nationella instrument för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstifaren att översändande av sådana dokument är berättigat.
- (87) Detta direktiv bör inte påverka de tidsfrister som fastställs i bilaga IX del B, inom vilka medlemsstaterna ska uppfylla tidigare direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv fastställer
 - a) de regler som ska tillämpas på förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och på järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag som är etablerade eller kommer att etableras i en medlemsstat, som anges i kapitel II,
 - b) de kriterier som ska tillämpas när en medlemsstat utfärdar, förnyar eller ändrar tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag som är eller kommer att vara etablerade inom unionen, som anges i kapitel III,
 - c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som anges i kapitel IV.
2. Detta direktiv gäller användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik.

Artikel 2

Undantag från tillämpningsområdet

1. Kapitel II ska inte tillämpas på järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik på lokala och regionala fristående järnvägsnät för transporttjänster

på järnvägsinfrastruktur eller på järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstrafiktjänster.

Utän hinder av första stycket ska artiklarna 4 och 5 tillämpas när ett sådant järnvägsföretag står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller en annan enhet som utför eller integrerar andra järnvägstransporttjänster än stads- eller förortstrafik eller regional trafik. Även artikel 6 ska tillämpas på ett sådant järnvägsföretag när det gäller förhållandet mellan järnvägsföretaget och det företag eller den enhet som direkt eller indirekt kontrollerar det.

2. Medlemsstaterna får undanta följande företag från tillämpningsområdet för kapitel III:

- a) Företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur.
- b) Företag som enbart tillhandahåller persontransporter i stads- eller förortstrafik på järnväg.
- c) Företag som enbart tillhandahåller regional godstrafik.
- d) Företag som enbart utför godstrafik på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 8 och 13 samt kapitel IV:

- a) Lokala och regionala fristående järnvägsnät för persontrafik.
- b) Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.
- c) Regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik uteslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av punkt 1, till dess att en annan sökande ansöker om kapacitet på det järnvägsnätet.
- d) Privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. I enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 ska kommissionen besluta huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse med beaktande av längden på det aktuella nätet, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas.

(2) EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

5. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 31.5 undanta fordon som går i trafik eller är avsedda att gå i trafik från och till tredjeländer och som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät.

6. Medlemsstaterna får besluta om andra tidsperioder och -frister för tidsplanen för tilldelning av kapacitet än de som avses i artikel 43.2 punkt 2 b i bilaga VI och punkterna 3, 4 och 5 i bilaga VII, om fastställandet av tåglägen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltarna i tredjeländer vilka drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än på unionens huvudjärnvägsnät har en väsentlig inverkan på tidsplanen för tilldelning av kapacitet i allmänhet.

7. Medlemsstaterna får besluta att offentliggöra det ramverk och de regler för fastställande och uttag av avgifter som specifikt ska gälla för internationell godstrafik till och från tredjeländer på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät med andra instrument och tidsfrister än de som föreskrivs i artikel 29.1, om detta krävs för att säkerställa sund konkurrens.

8. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel IV undanta järnvägsinfrastruktur som har en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät, och som förbinder gränstationer i en medlemsstat med ett tredjelands territorium.

9. Med undantag av artiklarna 6.1, 6.4, 10, 11, 12 och 28 ska detta direktiv inte tillämpas på företag vars verksamhet är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafiktjänster för befordran av motorfordon genom undervattenstunnlar eller till transportverksamhet i form av pendeltrafiktjänster genom sådana tunnlar.

10. Medlemsstaterna får från tillämpningen av kapitel II, utom artikel 14, och av kapitel IV undanta varje transitförbindelse med järnväg genom unionen.

11. Medlemsstaterna får från tillämpningen av artikel 32.4 undanta tåg som inte är utrustade med European Train Control System (ETCS) och som används för regional persontrafik och som har tagits i bruk för första gången före 1985.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med detta direktiv vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.
3. *järnvägsinfrastruktur*: de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I.
4. *internationell godstrafik*: transporttjänst med tåg som passerar minst en medlemsstats gräns; tåget får bildas och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika avgångsorter och destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.
5. *internationell persontrafik*: persontrafik där tåget passerar minst en medlemsstats gräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda medlemsstater. Tåget får kopplas ihop och/eller isär och olika sektioner får ha olika avgångsorter och destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns.
6. *stads- och förorettrafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storsadsregion, inklusive gränsoverskridande storsadsregioner, samt transportbehov mellan en sådan stadskärna eller storsadsregion och omgivande områden.
7. *regional trafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven i en region, inklusive gränsoverskridande regioner.
8. *transit*: passage genom unionens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på unionens territorium.
9. *alternativ linje*: en annan linje med samma avgångsort och destination och som järnvägsföretag i stället kan använda för att utföra den berörda gods- eller persontrafiken.
10. *praktiskt möjligt alternativ*: tillträde till en annan anläggning för tjänster som är ekonomiskt acceptabel för järnvägsföretaget och som gör att det kan bedriva den berörda gods- eller persontrafiken.
11. *anläggning för tjänster*: installationer, inklusive mark, byggnader och utrustning, som delvis eller helt särskilt iordningställs, för att medge tillhandahållande av en eller flera av de tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.

12. *tjänsteleverantör*: varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en eller flera anläggningar för tjänster eller sådant tillhandahållande av en eller flera tjänster till järnvägsföretag som avses i punkterna 2–4 i bilaga II.
13. *gränsöverskridande överenskommelse*: varje överenskommelse mellan två eller flera medlemsstater eller mellan medlemsstater och tredjeländer som syftar till att underlätta tillhandahållandet av gränsöverskridande järnvägstrafik.
14. *tillstånd*: en auktorisation som utfärdats av en tillståndsmyndighet till ett företag, enligt vilken dess kapacitet att i egenkap av järnvägsföretag tillhandahålla järnvägstransporttjänster erkänns; denna kapacitet kan vara begränsad till utförande av särskilda slags transporttjänster.
15. *tillståndsmyndighet*: det organ som är ansvarigt för utfärdande av tillstånd inom en medlemsstat.
16. *avtalsöverenskommelse*: en överenskommelse eller, i tillämpliga delar, ett arrangemang inom ramen för administrativa åtgärder.
17. *rimlig vinst*: avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk, inbegripet beträffande intäkter, eller frånvaron av sådan risk som tjänsteleverantören löper och ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för den aktuella sektorn under de senaste åren.
18. *tilldelning*: tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet av en infrastrukturförvaltare.
19. *sökande*: ett järnvägsföretag eller en internationell sammanlutning av järnvägsföretag eller andra fysiska eller juridiska personer, såsom till exempel behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.
20. *överbelastad infrastruktur*: en del av en infrastruktur där efterfrågan på infrastrukturkapacitet inte helt kan tillgodoses under vissa perioder ens efter en samordning av olika ansökningar om kapacitet.
21. *kapacitetsförstärkningsplan*: en åtgärd eller en serie åtgärder med en tidsplan för genomförandet med syftet att minska de kapacitetsbegränsningar som har lett till att en del av infrastrukturen förklaras som "överbelastad infrastruktur".
22. *samordning*: det förfarande genom vilket infrastrukturförvaltaren och sökande ska försöka finna en lösning på situationer där det finns konkurrerande ansökningar om infrastrukturkapacitet.
23. *ramavtal*: ett rättsligt bindande allmänt avtal enligt offentlig-rättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren i förhållande till den infrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepriod.
24. *infrastrukturkapacitet*: möjlighet att planera begärda tågågen för en del av infrastrukturen under en viss period.
25. *järnvägsnät*: hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare.
26. *beskrivning av järnvägsnät*: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgifter och tilldelning av kapacitet, inbegripet annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.
27. *tågåge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss period.
28. *tågplan*: uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som tågplanen gäller.
29. *sidospår för uppställning*: sidospår som specifikt är avsett för tillfällig uppställning av järnvägsfordon mellan två uppdrag.
30. *tyngre underhåll*: arbete som inte utförs rutinmässigt som en del av det dagliga underhållet utan kräver att fordonet tas ur trafik.

KAPITEL II

UTVECKLING AV UNIONENS JÄRNVÄGAR

AVSNITT 1

Förvaltningsmässigt oberoende

Artikel 4

Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltarens oberoende ställning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna har en oberoende ställning när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring, som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens.

2. Infrastrukturförvaltaren ska med iakttagande av det ramverk för avgifter och tilldelning och de specifika regler som medlemsstaterna fastställer ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll.

Artikel 5

Förvaltning av järnvägsföretagen enligt kommersiella principer

1. Medlemsstaterna ska göra det möjligt för järnvägsföretagen att anpassa sin verksamhet till marknaden och genomföra denna verksamhet på sina ledningsorgans ansvar för att kunna erbjuda effektiva och lämpliga transporter till lägsta möjliga kostnad för den servicekvalitet som krävs.

Järnvägsföretag ska drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag, oavsett ägarförhållandena i järnvägsföretagen. Detta ska också gälla de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som ålagts dem av medlemsstater och för de avtal om allmän trafik som de sluter med de behöriga myndigheterna i staten.

2. Järnvägsföretag ska själva fastställa planer för sin verksamhet inklusive investerings- och finansieringsprogram. Sådana planer ska utformas i syfte att uppnå ekonomisk jämvikt i företagen och övriga tekniska, ekonomiska och finansiella mål för verksamheten. De ska också ange medlen för hur dessa mål ska uppnås.

3. Med beaktande av de allmänna politiska riktlinjer som utfärdas av varje medlemsstat och med hänsyn till nationella planer och kontrakt (som kan vara fleråriga) inklusive investerings- och finansieringsplaner, ska järnvägsföretag särskilt ha frihet att

- fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 7, 29 och 39,
- styra utbudet och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna,
- fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,
- utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya driftsmetoder,
- etablera ny verksamhet inom områden som har anknytning till järnvägsmarknaden.

Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007.

4. Utan hinder av punkt 3, ska aktieägare i offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag kunna begära att deras förhandsgodkännande ska krävas när det gäller viktiga företagsledningsbeslut, på samma sätt som aktieägare i privata aktieföretag kan göra enligt bestämmelserna i medlemsstaternas bolagsrätt. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka de befogenheter

som kontrollorgan har enligt medlemsstaternas bolagsrätt vad beträffar utnämning av styrelseledamöter.

AVSNITT 2

Särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter och av olika typer av transportverksamheter

Artikel 6

Särredovisning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar upprättas och offentliggörs dels för verksamhet som avser järnvägsföretags tillhandahållande av transporttjänster, dels för verksamhet som avser förvaltningen av järnvägsinfrastruktur. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra.

2. Medlemsstaterna får även bestämma att denna åtskillnad kräver att det ska finnas klart avgränsade avdelningar inom ett enda företag eller att infrastrukturen och transporttjänster ska förvaltas av separata enheter.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att separata resultat- och balansräkningar upprättas och offentliggörs, å ena sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransport på järnväg och, å andra sidan, för verksamhet som avser tillhandahållande av persontrafik. Allmänna medel som utbetalas till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska redovisas separat i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 1370/2007 i tillämplig bokföring och får inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter.

4. Bokföringen för de olika verksamhetsområdena som avses i punkterna 1 och 3 ska göras på ett sätt som medger övervakning dels av förbudet mot överföring av allmänna medel från ett verksamhetsområde, för vilket de utbetalats, till ett annat, dels av användningen av inkomster från infrastrukturavgifter och överskott från annan affärsverksamhet.

Artikel 7

Oberoende i fråga om en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de väsentliga uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av organisatoriska strukturer ska det kunna påvisas att detta mål uppnås.

Med väsentliga uppgifter avses

- beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen, och

- b) beslutsfattande avseende uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställande och uppbörd av avgifterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 29.1.

Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta ansvaret för att bidra till utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis genom investeringar, underhåll och finansiering.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag, till sin juridiska form och med avseende på organisation eller beslutsfattande, ska de uppgifter som avses i avsnitt 2 och 3 i kapitel IV utföras av ett avgiftsorgan respektive av ett tilldelningsorgan som är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande.

3. När det i bestämmelserna i avsnitt 2 och 3 i kapitel IV hänvisas till en infrastrukturförvaltarens väsentliga uppgifter ska bestämmelserna anses vara tillämpliga på avgiftsorganet eller tilldelningsorganet för deras respektive befogenheter.

AVSNITT 3

Förbättring av det finansiella läget

Artikel 8

Finansiering av infrastrukturförvaltaren

1. Medlemsstaterna ska utveckla sin nationella järnvägsinfrastruktur med beaktande av, när så är nödvändigt, unionens allmänna behov, inklusive behovet av samarbete med angränsande tredjeländer. För detta ändamål ska de senast den 16 december 2014, efter samråd med berörda parter, offentliggöra en indikativ strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen i syfte att tillgodose framtida rörlighetsbehov vad beträffar underhåll, förnyelse och utveckling av infrastrukturen på grundval av en hållbar finansiering av järnvägssystemet. Den strategin ska omfatta en period av minst fem år och ska kunna förlängas.

2. Med beaktande av artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget får medlemsstaterna också tilldela infrastrukturförvaltaren tillräckliga medel i förhållande till dess uppgifter, i enlighet med artikel 3 led 2, infrastrukturens storlek och de finansiella kraven, särskilt för att täcka nya investeringar. Medlemsstaterna får besluta att finansiera dessa investeringar på annat sätt än genom direkt statlig finansiering. Medlemsstaterna ska i vilket fall som helst uppfylla kraven i punkt 4 i den här artikeln.

3. Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av den berörda medlemsstaten och med beaktande av den strategi som avses i punkt 1 och den finansiering som medlemsstaterna bidrar med enligt punkt 2, ska infrastrukturförvaltaren anta en verksamhetsplan, inklusive investerings- och finansieringsprogram. Planen ska utformas så att den säkerställer en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, liksom ett optimalt och effektivt tillhandahållande av infrastruktur, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhan-

dahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål. Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att kända sökande och, på deras egen begäran, också potentiella sökande får tillgång till den relevanta informationen och ges möjlighet att ge sina synpunkter när det gäller innehållet i verksamhetsplanen i fråga om villkoren för tillträde och användning, samt arten, tillhandahållandet och utvecklingen av infrastrukturen innan planen fastställs av infrastrukturförvaltaren.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att en infrastrukturförvaltarens resultaträkningar är balanserade under normala verksamhetsförhållanden och över en rimlig period av högst fem år, så att inkomsterna från infrastrukturavgifter, överskott från annan affärsverksamhet, inkomster utan återbetalningskrav från privata källor och statlig finansiering, inbegripet försöksbetalningar från staten i förekommande fall, åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen.

Utän att det påverkar ett eventuellt långsiktigt mål enligt vilket användarna ska täcka infrastrukturkostnaderna för alla transportslag på grundval av en intermodal rättvis och icke-diskriminerande konkurrens mellan transportslagen, får en medlemsstat kräva att infrastrukturförvaltaren balanserar sin redovisning av statlig finansiering, när järnvägstransporterna kan konkurrera med andra transportsätt, inom ramverket för avgifter enligt artiklarna 31 och 32.

Artikel 9

Öppenhet i fråga om skuldlättnader

1. Utän att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt stöd ska medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget använda lämpliga medel för att hjälpa till att minska skulderna hos offentligt ägda eller styrda järnvägsföretag till en nivå som inte förhindrar en sund finansiell förvaltning och som förbättrar deras finansiella situation.

2. För de ändamål som avses i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att en särskild återbetalningsenhet upprättas inom räkenskapsavdelningarna i sådana järnvägsföretag.

Enhetens balansräkning får belastas med alla de lån som uppåt tagits av järnvägsföretaget både för att finansiera investeringar och för att täcka driftskostnader som uppstått till följd av järnvägstransporter eller genom förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, tills lånen är avvecklade. Skulder som härrör från dotterföretags verksamhet får inte medräknas.

3. Punkterna 1 och 2 gäller endast för skulder, eller räntor på dessa, som de offentligt ägda eller styrda järnvägsföretagen har ådragit sig senast vid tidpunkten för öppnandet av marknaden för alla eller en del av järnvägstransporttjänsterna i den berörda medlemsstaten och i alla händelser senast den 15 mars 2001 eller dagen för anslutningen till unionen för de medlemsstater som anslöt sig till unionen efter det datumet.

AVSNITT 4

Tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster

Artikel 10

Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

1. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i alla medlemsstater i syfte att utföra alla sorters godstransport-tjänster. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder kusthamnar och inlandshamnar och andra anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II, och till infrastruktur som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund

2. Järnvägsföretag ska beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik ska järnvägsföretagen ha rätt att ta upp passagerare vid varje station utmed den internationella sträckan och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.

3. Efter begäran från relevanta behöriga myndigheter eller berörda järnvägsföretag ska det eller de relevanta regleringsorganen som avses i artikel 55 fastställa huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befördra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater.

4. På grundval av erfarenheter hos regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkt 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 11

Begränsning av tillträdesrätten och av rätten att ta upp och lämna av passagerare

1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10 för trafik mellan en avgångsort och en destination vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik som är förenliga med unionsrätten. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid någon station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövat av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.

2. Huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska avgöras av det eller de berörda regleringsorganen som avses i artikel 55 på grundval av en ob-

jektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

- a) den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmän trafik,
- b) varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,
- c) infrastrukturförvaltaren,
- d) det järnvägsföretag som utför avtalet om allmän trafik.

De behöriga myndigheterna och de järnvägsföretag som tillhandahåller de allmänna tjänsterna ska förse det eller de berörda regleringsorganen med de uppgifter som rimligen krävs för att fatta ett beslut. Regleringsorganet ska beakta de uppgifter dessa parter har tillhandahållit, vid behov begära ytterligare information från samt inleda samråd med samtliga berörda parter inom en månad efter att ha mottagit begäran. Regleringsorganet ska samråda med samtliga berörda parter, och meddela de berörda parterna sitt motiverade beslut inom en i förväg fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter senast sex veckor efter att ha mottagit alla relevanta uppgifter.

3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange inom vilken tidsperiod och på vilka villkor en omprövning av beslutet får begäras av

- a) den eller de berörda behöriga myndigheterna,
- b) infrastrukturförvaltaren,
- c) det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmän trafik, eller
- d) det järnvägsföretag som söker tillträde.

4. På grundval av de erfarenheter som regleringsmyndigheter, behöriga myndigheter och järnvägsföretag gör och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen senast den 16 december 2016 anta åtgärder för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befördra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats före den 4 december 2007 genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i unionsrätten. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på vilket som är kortast.

6. Medlemsstaterna ska se till att de beslut som avses i punkterna 1, 2, 3 och 5 kan bli föremål för rättslig prövning.

Artikel 12

Uttag av avgift av järnvägsföretag som bedriver persontrafik

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.2 får medlemsstaterna, på de villkor som fastställs i denna artikel, tillåta den myndighet som ansvarar för persontrafik på järnväg att ta ut en avgift av de järnvägsföretag som bedriver persontrafik för trafikering av linjer som omfattas av denna myndighets behörighet och som utförs mellan två stationer i denna medlemsstat.

I detta fall ska de järnvägsföretag som bedriver inrikes eller internationell persontrafik på järnväg omfattas av samma avgift för trafikering av linjer som omfattas av denna myndighets behörighet.

2. Avgiften är avsedd att kompensera denna myndighet för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställs i avtal om allmän trafik vilka tilldelats i enlighet med unionsrätten. De intäkter som en sådan avgift inbringar och som betalas i ersättning får inte överstiga vad som är nödvändigt för att helt eller delvis täcka kostnaden i samband med den aktuella skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter.

3. Uttaget av avgiften ska vara förenligt med unionsrätten och i synnerhet iakttä principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

4. De berörda myndigheterna ska spara de uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa att avgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

5. På grundval av erfarenheterna från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av verksamheten i det nätverk som avses i artikel 57.1 ska kommissionen anta åtgärder för att närmare ange villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 13

Villkor för tillträde till tjänster

1. Infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdes-tjänster som anges i punkt 1 i bilaga II.

2. Tjänsteleverantörer ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla samtliga järnvägsföretag tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, till de anläggningar som avses i punkt 2 i bilaga II och till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.

3. För att garantera full öppenhet och icke-diskriminerande tillträde till de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 a, b, c, d, g och i i bilaga II och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar när tjänsteleverantören för en sådan anläggning för tjänster står under direkt eller indirekt kontroll av ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på de nationella marknader för järnvägstransporttjänster för vilka anläggningen används, ska tjänsteleverantörerna för dessa anläggningar för tjänster vara organiserade på ett sådant sätt att de i organisatoriskt avseende samt i fråga om beslutsfattande är oberoende i förhållande till detta organ eller företag. Detta oberoende ska inte innebära att en separat juridisk enhet för anläggningar för tjänster måste inrättas och får uppfyllas genom inrättandet av separata avdelningar inom en enda juridisk enhet.

För alla anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II ska tjänsteleverantören och detta organ eller företag ha separata räkenskaper, inbegripet separata balansräkningar och resultaträkningar.

Om verksamheten vid anläggningen för tjänster bedrivs av en infrastrukturförvaltare eller om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av en infrastrukturförvaltare ska uppfyllandet av dessa krav anses ha blivit visat genom att bestämmelserna i artikel 7 uppfylls.

4. Järnvägsföretags begäran om tillträde till och tillhandahållande av tjänster inom den anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II ska besvaras inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av det nationella regleringsorgan som avses i artikel 55. En sådan begäran får avslås endast om det finns praktiskt möjliga alternativ som gör det möjligt för dem att bedriva den berörda gods- eller persontrafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Detta innebär inte att tjänsteleverantörer måste investera i resurser eller faciliteter för att tillgodose alla ansökningar från järnvägsföretags sida.

Om järnvägsföretags begäran gäller tillträde till eller tillhandahållande av tjänster inom en anläggning för tjänster som förvaltas av en tjänsteleverantör som avses i punkt 3, ska tjänsteleverantören skriftligen motivera beslutet att avslå begäran och visa att det finns praktiskt möjliga alternativ i andra anläggningar.

5. Om intressekonflikter uppstår ska en tjänsteleverantör för en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II sträva efter att tillmötesgå alla önskemål så långt det är möjligt. Om inget praktiskt möjligt alternativ är tillgängligt och det samtidigt inte är möjligt att tillgodose alla ansökningar om kapacitet för den berörda anläggningen på grundval av påvisade behov, får sökanden rikta ett klagomål till det regleringsorgan som avses i artikel 55, som ska behandla ärendet och som vid behov ska se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas denna sökande.

6. Om en anläggning för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II inte har varit i bruk under minst två på varandra följande år och järnvägsföretag för tjänsteleverantören har uttryckt sitt intresse för tillträde till denna anläggning för tjänster på grundval av påvisade behov, ska dess ägare offentliggöra att driften av anläggningen helt eller delvis kan leasas eller hyras som anläggning för järnvägstjänster, om inte tjänsteleverantören för denna anläggning för tjänster visar att en pågående omlägningsprocess hindrar att den används av något järnvägsföretag.

7. Om tjänsteleverantören tillhandahåller några av de tjänster som avses i punkt 3 i bilaga II ska dessa på begäran tillhandahållas alla järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

8. Järnvägsföretag får, som extra tjänster, begära ytterligare tjänster som avses i punkt 4 i bilaga II, från infrastrukturförvaltaren eller från andra tjänsteleverantörer. Tjänsteleverantören är inte skyldig att tillhandahålla dessa tjänster. Om tjänsteleverantören beslutar att erbjuda några av dessa tjänster till andra, ska han på begäran tillhandahålla dem till järnvägsföretagen på ett icke-diskriminerande sätt.

9. På grundval av regleringsorganens och tjänsteleverantörernas erfarenheter och på grundval av verksamheten inom det nätverk som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare specificera förfarandena och kriterierna för tillträde till de tjänster som tillhandahålls i de anläggningar för tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

AVSNITT 5

Gränsöverskridande överenskommelser

Artikel 14

Allmänna principer för gränsöverskridande överenskommelser

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att bestämmelserna i gränsöverskridande överenskommelser inte diskriminerar mellan järnvägsföretag eller begränsar järnvägsföretags frihet att bedriva gränsöverskridande trafik.

2. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen varje gränsöverskridande överenskommelse senast den 16 juni 2013 när det gäller överenskommelser som ingåtts före detta datum och innan de ingås när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Kommissionen ska avgöra om sådana överenskommelser överensstämmer med unionsrätten inom nio månader efter anmälan när det gäller överenskommelser som ingåtts före den 15 december 2012 och inom fyra månader efter anmälan när det gäller nya eller reviderade överenskommelser mellan medlemsstater. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

3. Utan att det påverkar behörighetsfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna, i enlighet med unionsrätten, ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin avsikt att inleda förhandlingar om, och att ingå, nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser mellan medlemsstater och tredjeländer.

4. Om kommissionen inom två månader efter mottagandet av anmälan från en medlemsstat om avsikten att inleda de förhandlingar som avses i punkt 2 konstaterar att förhandlingarna hotar att undergräva målen för unionens pågående förhandlingar med de berörda tredjeländerna och/eller leda till en överenskommelse som är oförenlig med unionsrätten ska den underrätta medlemsstaten om detta.

Medlemsstaterna ska fortlopande underrätta kommissionen om sådana förhandlingar och, när så är lämpligt, bjuda in kommissionen att delta som observatör.

5. Medlemsstaterna ska vara benyngdiga att tillfälligt tillämpa och/eller ingå nya eller reviderade gränsöverskridande överenskommelser med tredjeländer, förutsatt att de är förenliga med unionsrätten och inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens transportpolitik. Kommissionen ska anta sådana beslut om benyngdiga. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

AVSNITT 6

Kommissionens övervakningsuppgifter

Artikel 15

Marknadsövervakningens omfattning

1. Kommissionen ska vidta de åtgärder som krävs för att övervaka de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och följa marknadsutvecklingen för unionens järnvägstransporter.

2. I detta sammanhang ska kommissionen till sitt arbete nära knyta företrädare för medlemsstaterna, inklusive företrädare för de regleringsorgan som avses i artikel 55, och företrädare för de berörda sektorerna, inklusive, när så är lämpligt, järnvägssektorns arbetsmarknadsparter, användarna och företrädare för lokala och regionala myndigheter, för att dessa bättre ska kunna övervaka utvecklingen inom järnvägssektorn och på marknaden, utvärdera effekten av de antagna åtgärderna och analysera konsekvenserna av kommissionens planerade åtgärder. Kommissionen ska, där så är lämpligt, också involvera Europeiska järnvägsbyrån, i enlighet med dess uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) ⁽¹⁾.

3. Kommissionen ska övervaka användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn, särskilt fastställande och uttag av infrastrukturavgifter, tilldelning av kapacitet, investeringar i järnvägsinfrastruktur, utvecklingen i fråga om järnvägstransporttjänsters priser och kvalitet, järnvägs-transporttjänster som omfattas av avtal om allmän trafik, tillståndsgivning, graden av marknadsöppning och harmonisering mellan medlemsstaterna samt utvecklingen av anställningsförhållandena och de sociala villkoren inom järnvägssektorn. Denna övervakning ska inte påverka liknade verksamhet i medlemsstaterna och arbetsmarknadsparternas roller.

4. Kommissionen ska en gång vartannat år rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik och tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretag, i enlighet med bilaga II,
 - b) de grundförutsättningar som avses i punkt 3, däribland för kollektivtrafik på järnväg,
 - c) läget för unionens järnvägsnät,
 - d) utnyttjandet av tillträdesrätt,
 - e) hinder för en effektivare järnvägstrafik,
 - f) begränsningar i infrastrukturen,
 - g) behovet av lagstiftning.
5. För kommissionens marknadsövervakning ska medlemsstaterna, på årlig basis och med respekt för arbetsmarknadsparternas roller, tillhandahålla kommissionen nödvändig information om användningen av järnvägsnäten och utvecklingen av ramvillkor för järnvägssektorn.

6. Kommissionen får anta åtgärder för att säkerställa enhetligheten i rapporteringsskyldigheterna för medlemsstaterna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

KAPITEL III

TILLSTÅND FÖR JÄRNVÄGSFÖRETAG

AVSNITT 1

Tillståndsmyndighet

Artikel 16

Tillståndsmyndighet

Varje medlemsstat ska utse en tillståndsmyndighet som ska svara för utfärdande av tillstånd och för att de åligganden som följer av detta kapitel uppfylls.

Tillståndsmyndigheten ska inte själv tillhandahålla järnvägstransporttjänster och ska vara oberoende i förhållande till företag och enheter som tillhandahåller sådana tjänster.

AVSNITT 2

Villkor för erhållande av tillstånd

Artikel 17

Allmänna krav

1. Ett företag ska vara berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat.
2. Medlemsstaterna ska inte utfärda tillstånd eller förlänga dessas giltighet om kraven enligt detta kapitel inte är uppfyllda.
3. Ett företag som uppfyller de krav som anges i detta kapitel har rätt att få tillstånd.
4. Inget företag ska tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster som omfattas av tillämpningsområdet för detta kapitel såvida det inte har beviljats ett lämpligt tillstånd för ifrågavarande slag av tjänster.

Ett sådant tillstånd ska emellertid inte i sig berättiga innehavaren till tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

5. Kommissionen ska anta åtgärder för att närmare specificera användningen av en gemensam mall för tillstånd och, om så behövs för att säkerställa en sund och effektiv konkurrens på marknaderna för järnvägstransport, närmare specificera förfarandet för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 18

Villkor för erhållande av ett tillstånd

Ett företag som ansöker om tillstånd ska innan dess verksamhet påbörjas vara tvunget att visa för den berörda medlemsstatens tillståndsmyndigheter att det vid varje tidpunkt kommer att kunna uppfylla de krav med avseende på gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar som räknas upp i artiklarna 19–22.

För dessa syften ska varje företag som ansöker om tillstånd tillhandahålla all relevant information.

Artikel 19

Krav avseende gott anseende

Medlemsstaterna ska definiera villkoren för att kraven på gott anseende ska anses vara uppfyllda för att säkerställa att det företag som ansöker om tillstånd eller de personer som ansvarar för dess skötsel

- a) inte har dömts för allvarliga brott, inklusive brott på det ekonomiska området,
- b) inte har försatts i konkurs,
- c) inte har dömts för allvarliga överträdelser av särskild lagstiftning som är tillämplig på transporter,
- d) inte har dömts för allvarlig eller upprepad underlätenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt arbetsmiljölagstiftning, eller skyldigheter enligt tullagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsoverskridande godstransporter som ska genomgå tullförärenden.

Artikel 20

Krav avseende ekonomisk förmåga

1. Kraven på ekonomisk förmåga är uppfyllda om ett företag som ansöker om tillstånd kan visa att det är i stånd att uppfylla sina faktiska och eventuella skyldigheter, som bedömts föreligga på grundval av realistiska antaganden, för en period på tolv månader.
2. Tillståndsmyndigheten ska kontrollera den ekonomiska förmågan särskilt med hjälp av ett järnvägsföretags årsredovisning eller, när det gäller företag som ansöker om tillstånd men inte kan förete årsredovisningar, med hjälp av årets balansräkning. Varje företag som ansöker om tillstånd ska lämna åtminstone den information som anges i bilaga III.
3. Tillståndsmyndigheten ska inte anse att ett företag som ansöker om tillstånd uppfyller kraven på ekonomisk förmåga om det som en följd av sin verksamhet har betydande skulder för skatter och sociala avgifter.
4. Tillståndsmyndigheten får begära att en revisionsberättelse och lämpliga handlingar som upprättats av en bank, sparbank, räkenskapsförare eller auktoriserad revisor överlämnas. Dessa handlingar ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga III.
5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga III. Bilaga III får således ändras för att specificera eller komplettera den information som ska lämnas av företag som ansöker om tillstånd mot bakgrund av de erfarenheter som tillståndsmyndigheten vunnit eller utvecklingen på järnvägsmarknaden.

Artikel 21

Krav på yrkesmässig kompetens

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det företag som ansöker om tillstånd kan visa att det förfogar över och kommer att förfoga över en ledningsorganisation som har den kunskap eller erfarenhet som är nödvändig för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll och tillsyn över den typ av verksamhet som specificeras i tillståndet.

Artikel 22

Krav avseende täckande av civilrättsligt ansvar

Utän att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statlig stöd och i enlighet med artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget, ska ett järnvägsföretag vara tillräckligt försäkrat eller ha tillräckliga garantier på marknadsvillkor för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor, särskilt avseende passagerare, bagage, gods, post och tredje part. Utan hinder av denna skyldighet får hänsyn tas till särdragen hos och riskprofilen för olika typer av tjänster, särskilt järnvägsverksamhet som bedrivs för kulturella ändamål eller museiändamål.

AVSNITT 3

Tillståndets giltighet

Artikel 23

Rumslig och tidsmässig giltighet

1. Ett tillstånd ska vara giltigt inom hela unionens territorium.
2. Ett tillstånd ska vara giltigt så länge som järnvägsföretaget uppfyller de skyldigheter som anges i detta kapitel. Tillståndsmyndigheten får emellertid föreskriva regelbunden omprövning. I så fall ska omprövningen genomföras minst vart femte år.
3. Särskilda bestämmelser som reglerar ett tillstånds tillfälliga indragning eller återkallelse får införas i tillståndet.

Artikel 24

Tillfälligt tillstånd, godkännande, tillfällig indragning och återkallelse

1. I fall då det föreligger allvarliga tvivel med avseende på huruvida ett järnvägsföretag som tillståndsmyndigheten har beviljat tillstånd efterlever kraven i detta kapitel, särskilt kraven i artikel 18, får tillståndsmyndigheten vid varje tidpunkt kontrollera huruvida järnvägsföretaget verkligen efterlever dessa krav.

I fall då en tillståndsmyndighet är förvissad om att ett järnvägsföretag inte längre kan uppfylla kraven ska den tills vidare dra in eller återkalla tillståndet.

2. När en tillståndsmyndighet i en medlemsstat konstaterar att det föreligger allvarliga tvivel med avseende på efterlevnaden av kraven i detta kapitel från ett sådant järnvägsföretags sida, till vilket tillstånd har utfärdats av en annan medlemsstats tillståndsmyndighet, ska den utan dröjsmål underrätta den senare myndigheten.

3. Utan hinder av punkt 1, när ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga, får tillståndsmyndigheten bevilja ett tillfälligt tillstånd medan järnvägsföretaget omorganiserar, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Ett tillfälligt tillstånd får emellertid inte vara giltigt längre än sex månader från den dag det beviljades.

4. Om ett järnvägsföretag har avbrutit verksamheten under sex månader eller inte har påbörjat verksamheten inom sex månader efter det att tillståndet meddelades får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in eller att tillståndet tillfälligt ska dras in.

Vad gäller påbörjandet av verksamhet får järnvägsföretaget begära att en längre tidsfrist fastställs med beaktande av den speciella arten av de tjänster som tillhandahålls.

5. I händelse av en förändring som påverkar ett järnvägsföretags rättsliga ställning, särskilt i händelse av en sammanslagning eller ett övertagande, får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in. Järnvägsföretaget i fråga får fortsätta med verksamheten såvida inte tillståndsmyndigheten beslutar att säkerheten är i fara. I sådana fall ska skälen för ett sådant beslut anges.

6. I fall där ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sina verksamheter i betydande omfattning ska dess tillstånd åter inges till tillståndsmyndigheten för omprövning.

7. Tillståndsmyndigheten får inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inlets att behålla sitt tillstånd om myndigheten är övertygad om att det inte föreligger några realistiska möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande finansiell omstrukturering inom rimlig tid.

8. Om en tillståndsmyndighet utfärdar, tillfälligt drar in, återkallar eller ändrar ett tillstånd ska den omedelbart informera Europeiska järnvägsbyrån om detta. Europeiska järnvägsbyrån ska omedelbart informera tillståndsmyndigheterna i de andra medlemsstaterna.

Artikel 25

Förfarande för meddelande av tillstånd

1. Förfarandena för meddelande av tillstånd ska offentliggöras av den berörda medlemsstaten, som ska informera kommissionen om detta.

2. Tillståndsmyndigheten ska besluta över en ansökan så snart som möjligt, men inte senare än tre månader efter det att all relevant information, i synnerhet de upplysningar som avses i bilaga III, har ingetts. Tillståndsmyndigheten ska beakta all tillgänglig information. Beslutet ska utan dröjsmål meddelas till det företag som har ansökt om tillstånd. Ett avslag ska ange de skäl som det grundar sig på.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att tillståndsmyndighetens beslut kan göras till föremål för domstolsprövning.

KAPITEL IV

UTTAG AV AVGIFTER FÖR UTNYTTJANDE AV JÄRNVÄGS-INFRASTRUKTUR OCH TILLDELNING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURKAPACITET

AVSNITT 1

Allmänna principer

Artikel 26

Effektivt utnyttjande av infrastrukturkapacitet

Medlemsstaterna ska säkerställa att avgiftssystemen och systemen för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet är förenliga med principerna i detta direktiv, och att infrastrukturförvaltare således ges möjlighet att marknadsföra den tillgängliga infrastrukturkapaciteten och använda den så effektivt som möjligt.

Artikel 27

Beskrivning av järnvägsnätet

1. Infrastrukturförvaltaren ska efter samråd med de berörda parterna upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som ska kunna erhållas mot en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet av beskrivningen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras på minst två av unionens officiella språk. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet ska göras tillgängligt gratis i elektroniskt format på infrastrukturförvaltarens webbplats och tillgängligt via en gemensam webbplats. Den webbplatsen ska upprättas av infrastrukturförvaltaren inom ramen för deras samarbete i enlighet med artiklarna 37 och 40.

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken art av infrastrukturer som är tillgänglig för järnvägsföretag, och den ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.

3. Beskrivningen av järnvägsnätet ska uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

4. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut.

Artikel 28

Överenskomelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter ska i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskomelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskomelser ska vara icke-diskriminerande och medge insyn, i enlighet med detta direktiv.

AVSNITT 2

Infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster

Artikel 29

Fastställande och uppbörd av avgifter

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4.

Med beaktande av detta villkor ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera sådan behörighet till infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna ska säkerställa att beskrivningen av järnvägsnätet omfattar ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter eller hänvisas till en webbplats där detta ramverk och dessa regler offentliggörs.

Infrastrukturförvaltaren ska fastställa och uppbära avgiften för utnyttjande av infrastruktur i enlighet med de fastställda ramarna och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

Utän att det påverkar det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4, och förutsatt att det rör sig om en rättighet som direkt och grundlagsenligt har tilldelats före den 15 december 2010, får det nationella parlamentet granska och vid behov se över nivån på de avgifter som infrastrukturförvaltaren har fastställt. Vid en sådan eventuell översyn ska man se till att avgifterna är förenliga med detta direktiv liksom med ramverket och reglerna för fastställande och uttag av avgifter.

2. Med undantag för de speciella arrangemang som avses i artikel 32.3 ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

3. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för olika järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på en liknande del av marknaden och att de avgifter som faktiskt tillämpas uppfyller de regler som fastställs i beskrivningen av järnvägsnätet.

4. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahållit.

Artikel 30

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Infrastrukturförvaltarna ska ges incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på infrastruktur tjänsten, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillrädesavgifter.

2. Utän att det påverkar medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur och i tillämpliga fall principen om budgetens etårighet ska medlems-

staterna säkerställa att en avtalsöverenskommelse, som uppfyller de grundläggande principer och parametrar som anges i bilaga V, ingås mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren för en period på minst fem år.

Medlemsstaterna ska säkerställa att avtalsöverenskommelser som är i kraft den 15 december 2012 ändras, om så behövs, för att anpassas till detta direktiv när de förnyas, dock senast den 16 juni 2015.

3. Medlemsstaterna ska genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 eller genom regleringsåtgärder eller genom en kombination av incitament för att minska kostnaderna i avtalsöverenskommelsen och avgiftsnivån genom regleringsåtgärder.

4. Om medlemsstaterna beslutar att genomföra de incitament som avses i punkt 1 genom regleringsåtgärder ska detta bygga på en analys av de kostnadsminskningar som går att uppnå. Detta ska inte påverka regleringsorganets befogenheter att se över de avgifter som avses i artikel 56.

5. Villkoren i den avtalsöverenskommelse som avses i punkt 2 och de betalningsvillkor som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren ska avtalas i förväg och gälla hela kontraktstiden.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att de sökande och, på deras begäran, potentiella sökande informeras av den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren och att de ges möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i avtalsöverenskommelsen innan det undertecknas. Avtalsöverenskommelsen ska offentliggöras inom en månad efter det att den har ingåtts.

Infrastrukturförvaltaren ska sörja för att bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen är förenliga med bestämmelserna i avtalsöverenskommelsen och verksamhetsplanen.

7. Infrastrukturförvaltare ska upprätta och föra ett register över de tillgångar de är ansvariga att förvalta, vilket ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta dessa. Detta ska åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

8. Infrastrukturförvaltare ska fastställa en metod för hur kostnader ska fördelas mellan de olika tjänstekategorier som järnvägsföretag erbjuds. Medlemsstaterna får kräva godkännande i förväg. Metoden ska uppdateras med jämna mellanrum på grundval av bästa internationella praxis.

Artikel 31

Principer för fastställande och uttag av avgifter

1. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och av anläggningar för tjänster ska betalas till infrastrukturförvaltaren respektive tjänsteleverantören och användas för att finansiera deras verksamheter.

2. Medlemsstaterna ska kräva att infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören tillhandahåller regleringsorganet all nödvändig information om de avgifter som tas ut för att göra det möjligt för regleringsorganet att utföra sina uppgifter enligt artikel 56. Infrastrukturförvaltaren och tjänsteleverantören måste i detta avseende kunna visa för järnvägsföretagen att de avgifter för infrastrukturen och för tjänster som järnvägsföretaget verkligen faktureras enligt artiklarna 30–37 överensstämmer med de metoder, regler och i tillämpliga fall nivåer som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 4 eller 5 i denna artikel eller artikel 32 ska avgiften för minimipaketet och tillräde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Före den 16 juni 2015 ska kommissionen anta åtgärder om fastställande av förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Infrastrukturförvaltaren får besluta att gradvis anpassa sig till dessa förfaranden under en period av högst fyra år efter dessa genomförandeaktens ikraftträdande.

4. En extra avgift får inbegripas i de infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 för att visa att det föreligger en brist på kapacitet i fråga om identifierbara delar av infrastrukturen under perioder av överbelastning.

5. De infrastrukturavgifter som avses i punkt 3 får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som drifven av tåg förorsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

På grundval av de erfarenheter som infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, regleringsorgan och behöriga myndigheter har gjort, och med beaktande av befintliga system för bullerdifferentiering, ska kommissionen anta genomförandeåtgärder om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter inbegripet den tidsperiod under vilken det ska gälla och som möjliggör att infrastrukturavgifterna kan differentieras för att vid behov beakta känsligheten i det område som påverkas av buller, särskilt när det gäller storleken på den befolkning som påverkas samt den sammansättning som har konsekvenser för bullernivån. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3. De får inte leda till snedvriddning av konkurrensen mellan järnvägsföretag eller påverka järnvägssektorns konkurrenskraft som helhet.

Alla ändringar som görs av infrastrukturavgifter för att ta hänsyn till kostnaden för bullereffekter ska stödja att vagnar i efterhand utrustas med den mest ekonomiskt genomförbara bromsteknik för låga bullernivåer som är tillgänglig.

Uttag av miljökostnader som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren får ske endast under för-

utsättning att sådana uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten.

Om uttag av miljökostnader leder till extra intäkter ska medlemsstaterna besluta hur dessa intäkter ska användas.

Medlemsstaterna ska se till att erforderliga uppgifter sparas och att miljöavgifternas ursprung och tillämpningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska på begäran tillhandahålla kommissionen dessa uppgifter.

6. För att undvika oönskade oproportionella variationer får de avgifter som anges i punkterna 3, 4 och 5 fastställas på en genomsnittsnivå beräknad på en rimlig spridning av järnvägstrafik och tider. Den relativa storleken på infrastrukturavgifterna ska dock stå i proportion till de kostnader som kan hänföras till tjänsterna.

7. Den avgift som tas ut för det tillräde till järnvägsspår inom anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar får inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten, plus en rimlig vinst.

8. Om de tjänster som i punkterna 3 och 4 i bilaga II anges som tilläggstjänster eller extra tjänster endast tillhandahålls av en leverantör får den avgift som tas ut för denna tjänst inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, plus en rimlig vinst.

9. Avgifter får tas ut för kapacitet som används för underhåll av infrastruktur. Dessa avgifter får inte överstiga den minskade nettointäkt för infrastrukturförvaltaren som förorsakas av underhållet.

10. Tjänsteleverantören vid anläggningen för tillhandahållande av de tjänster som anges i punkterna 2, 3 och 4 i bilaga II ska förse infrastrukturförvaltaren med den information om avgifter som ska inkluderas i beskrivningen av järnvägsnätet eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format i enlighet med artikel 27.

Artikel 32

Undantag från principerna för avgifter

1. För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltaren kostnader för medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, lägga på uppräknings på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs för järnvägens marknadssegment. Avgiftssystemet ska respektera de produktivitetsökningar som järnvägsföretagen uppnått.

Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av drifven av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Innan medlemsstaterna fastställer sådana uppräknings ska de se till att infrastrukturförvaltarna utvärderar huruvida dessa är relevanta för specifika marknadssegment och beakta åtminstone de par som förtecknas i punkt 1 i bilaga VI samt beakta de relevanta paren. Den förteckning över marknadssegment som fastställs av infrastrukturförvaltarna ska innehålla åtminstone följande tre segment: godstransporter, persontransporter inom ramen för ett avtal om allmän trafik och övriga persontransporter.

Infrastrukturförvaltarna får ytterligare särskilja marknadssegment enligt de transporterade varorna eller personerna.

Även marknadssegment där järnvägsföretag får närvarande inte är verksamma, men där de kan tillhandahålla transporter under avgiftssystemets giltighetstid ska fastställas. Infrastrukturförvaltarna får inte införa någon uppräknings i avgiftssystemet för dessa marknadssegment.

Förteckningen över marknadssegment ska offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ses över minst vart femte år. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska kontrollera denna förteckning i enlighet med artikel 56.

2. Infrastrukturförvaltarna får för sådana godstransporter från och till tredjeländer som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät fastställa högre avgifter för att uppnå full täckning för sina kostnader.

3. För särskilda framtida investeringsprojekt, eller särskilda investeringsprojekt som har avslutats efter 1988, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten eller kostnadseffektiviteten eller båda och annars inte skulle kunna genomföras eller ha genomförts. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskomelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar.

4. Infrastrukturavgifter för utnyttjande av de järnvägskorridorerna som anges i kommissionens beslut 2009/561/EG⁽¹⁾ ska differentieras som incitament för att utrusta tåg med ETCS som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG⁽²⁾ och senare versioner. Sådan

(1) Kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 194, 25.7.2009, s. 60).

(2) Kommissionens beslut 2008/386/EG av den 23 april 2008 om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/860/EG om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUT L 136, 24.5.2008, s. 11).

differentiering får inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Utan hinder av denna skyldighet får medlemsstaterna besluta att denna differentiering av infrastrukturavgifterna inte ska gälla de järnvägslinjer som anges i beslut 2009/561/EG på vilka endast tåg utrustade med ETCS får köras.

Medlemsstaterna får besluta att utvidga denna differentiering till järnvägslinjer som inte anges i beslut 2009/561/EG.

Före den 16 juni 2015 och efter en konsekvensbedömning ska kommissionen anta åtgärder om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av differentiering av infrastrukturavgiften, enligt en tidsram som överensstämmer med den europeiska genomförandepLANen för ERTMS, som fastställs i beslut 2009/561/EG och med säkerställande av att de inte resulterar i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren. Dessa genomförandegärder ska anpassa de förfaranden för differentiering som tillämpas på tåg i lokal och regional trafik på någon begränsad bansträcka inom de järnvägskorridorerna som anges i beslut 2009/561/EG. Dessa genomförandegärder ska antas i enlighet med det granskningsförfarandet som avses i artikel 62.3. De får inte leda till snedvriddning av konkurrensen mellan järnvägsföretag eller påverka järnvägssektorns konkurrenskraft som helhet.

5. För att förhindra diskriminering ska medlemsstaterna säkerställa att varje infrastrukturförvaltarens genomsnittliga och marginella avgifter för likvärdigt utnyttjande av infrastrukturen är jämförbara och att jämförbara tjänster inom samma marknadssegment är belagda med samma avgifter. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet visa att avgiftssystemet uppfyller dessa krav i den mån detta är möjligt utan att konfidentiell företagsinformation röjs.

6. Om en infrastrukturförvaltare har för avsikt att ändra de grunddrag i avgiftssystemet som avses i punkt 1 i denna artikel ska han offentliggöra detta senast tre månader före utgången av tidsfristen för offentliggörande av beskrivningen av järnvägsnätet enligt artikel 27.4.

Artikel 33

Rabatter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102, 106 och 107 i EUF-fördraget, och utan hinder av den direktkostnadsprincip som fastställs i artikel 31.3 i detta direktiv, ska varje rabatt på de avgifter som infrastrukturförvaltaren debiterar järnvägsföretag för en tjänst vara förenlig med de villkor som anges i den här artikeln.

2. Med undantag av vad som sägs i punkt 3 ska rabatter begränsas till den faktiska besparingen av administrativa kostnader för infrastrukturförvaltaren. När rabattnivåer bestäms får hänsyn inte tas till de kostnadsbesparingar som redan medräknats i den påförda avgiften.

3. Infrastrukturförvaltarna får införa program, som är tillgängliga för alla användare av infrastrukturen för bestämda trafikflöden, med tidsbegränsade rabatter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till användning av avsevärt underutnyttjade linjer.

4. Rabatter får endast gälla avgifter som tas ut för ett bestämt infrastrukturvsnitt.

5. Likartade rabattsystem ska tillämpas för likartade tjänster. Rabattsystem ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla järnvägsföretag.

Artikel 34

System för ersättning av icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader

1. Medlemsstaterna får införa ett tidsbegränsat system för ersättning för användning av järnvägsinfrastruktur för bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen.

2. Om ett järnvägsföretag som får ersättning har ensamrätt, ska ersättningen åtföljas av jämförbara förmåner till användarna.

3. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska vara offentligt tillgängliga. Det ska särskilt vara möjligt att visa de specifika icke uttagna kostnaderna för den konkurrerande transportinfrastruktur som undvikits genom järnvägstransport och säkerställa att systemet tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt för företagen.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att systemet är förenligt med bestämmelserna i artiklarna 93, 107 och 108 i EUF-fördraget.

Artikel 35

Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande

1. Avgiftssystem för infrastruktur ska motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera drifts störningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda med hjälp av en verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Denna verksamhetsstyrning får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet, ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till verksamhet som går bättre än planerat.

2. Grundprinciperna för denna verksamhetsstyrning, vilka anges i punkt 2 i bilaga VI, ska tillämpas för hela järnvägsnätet.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller ändringar i punkt 2 c i bilaga VI. Punkt 2 c i bilaga VI får således ändras mot bakgrund av utvecklingen på järnvägsmarknaden och de erfarenheter som de regleringsorgan som avses i artikel 55, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen vunnit. Sådana ändringar ska anpassa förseningsklasserna till den bästa praxis som utvecklats av branschen.

Artikel 36

Bokningsavgifter

Infrastrukturförvaltarna får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte utnyttjad. Denna avgift för underutnyttjande ska främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Denna avgift ska vara obligatorisk för sökande som tilldelats ett tågläge och som regelbundet underlåter att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa. För att kunna införa en sådan avgift ska infrastrukturförvaltarna i sina beskrivningar av järnvägsnätet offentliggöra de kriterier som används för att fastställa om ett sådant underutnyttjande föreligger. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska kontrollera dessa kriterier i enlighet med artikel 56. Avgiften ska betalas antingen av den sökande eller av det järnvägsföretag som utses i enlighet med artikel 41.1. Infrastrukturförvaltarna ska alltid kunna upplysa alla berörda parter om vilken infrastrukturkapacitet som redan har tilldelats de järnvägsföretag som är användare.

Artikel 37

Samarbete avseende avgiftssystem för fler än ett nät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att möjliggöra tillämpning av effektiva avgiftssystem och samarbetar för att samordna avgifterna eller för att ta ut avgifter för järnvägstrafiktjänster som utnyttjar mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen. Infrastrukturförvaltare ska i synnerhet verka för att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnätet. I detta syfte ska de inrätta lämpliga förfaranden i enlighet med de regler som fastställs i detta direktiv.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare samarbetar för att möjliggöra uppräkningskrav som avses i artikel 32, och verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som avses i artikel 35, för trafik som passerar genom fler än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen.

AVSNITT 3

Tilldelning av infrastrukturkapacitet

Artikel 38

Rätt till kapacitet

1. Infrastrukturkapacitet ska tilldelas av infrastrukturförvaltare. Infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlåtas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

Varje transaktion som rör infrastrukturkapaciteten ska vara förbjuden och ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet.

När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse.

2. Rätten att utnyttja en bestämd infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplanperiod.

En infrastrukturförvaltare och en sökande får sluta ett ramavtal på det sätt som anges i artikel 42 för utnyttjande av kapacitet på den relevanta järnvägsinfrastrukturen för en längre tidsperiod än en tågplanperiod.

3. Infrastrukturförvaltarens och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet ska fastställas i avtal eller i medlemsstaters lagstiftning.

4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik ska den informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen. För att göra det möjligt för dem att bedöma huruvida syftet med den internationella trafiken är att befördra passagerare på en sträcka mellan stationer i olika medlemsstater, och att bedöma vilka de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmän trafik är, ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmän trafik på denna internationella persontrafiklinje.

Artikel 39

Tilldelning av kapacitet

1. Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet under förutsättning att villkoret om förvaltningsmässigt oberoende som anges i artikel 4 respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Infrastrukturförvaltaren ska särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med unionsrätten.

2. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som tillhandahålls dem.

Artikel 40

Samarbete vid tilldelning av infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och

tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen, inklusive enligt ramavtal som avses i artikel 42. Infrastrukturförvaltare ska införa lämpliga förfaranden i enlighet med reglerna i detta direktiv och ska organisera tågägen som passerar mer än ett järnvägsnät i enlighet därmed.

Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars beslut om tilldelning berör andra infrastrukturförvaltare samarbetar för att samordna tilldelning av eller för att tilldela all relevant infrastrukturkapacitet på internationell nivå, utan att det påverkar tillämpningen av specifika regler i unionsrätten om nät med inriktning på godstransport på järnväg. De principer och kriterier för tilldelning av kapacitet som fastställs inom ramen för detta samarbete ska offentliggöras av infrastrukturförvaltarna i deras beskrivning av järnvägsnätet i enlighet med punkt 3 i bilaga IV. Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare från tredjeländer får innefattas i dessa förfaranden.

2. Kommissionen ska informeras om och bjudas in att närvara som observatör vid de viktigaste möten där gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur utvecklas. Regleringsorganen ska erhålla tillräcklig information om utvecklingen av gemensamma principer och gemensam praxis för tilldelning av infrastruktur och från it-baserade tilldelningssystem så att de kan utöva sin myndighetstillsyn i enlighet med artikel 56.

3. Vid varje möte eller annan aktivitet som äger rum för att tilldela infrastrukturkapacitet för järnvägsstransporttjänster över flera järnvägsnät, får beslut endast fattas av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

4. Deltagarna i det samarbete som avses i punkt 1 ska säkerställa att dess medlemmar, arbetsmetoder och alla relevanta kriterier som används för att bedöma och tilldela infrastrukturkapacitet görs offentligt tillgängliga.

5. Infrastrukturförvaltare ska inom ramen för det samarbete som avses i punkt 1 bedöma behovet av och vid behov föreslå och organisera tågägen för internationell trafik för att underlätta godstrafik som är föremål för en sådan ad hoc-ansökan som avses i artikel 48.

Sådana på förhand arrangerade tågägen för internationell trafik ska göras tillgängliga för sökande genom alla de deltagande infrastrukturförvaltarna.

Artikel 41

Sökande

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet får göras av sökande. För att använda en sådan infrastrukturkapacitet ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28. Detta påverkar inte sökandes rätt att ingå avtal med infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 44.1.

2. Infrastrukturförvaltaren får ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. Sådana krav ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet enligt punkt 3 b i bilaga IV. De får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå, som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att ansöka om infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

3. Före den 16 juni 2015 ska kommissionen anta genomförandeåtgärder för att närmare specificera de kriterier som ska användas för tillämpningen av punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 42

Ramavtal

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får ett ramavtal ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande. I ett sådant ramavtal ska anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplanperiod.

Ett ramavtal ska inte i detalj ange ett tågläge utan ska vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. En medlemsstat får begära förhandsgodkännande av ett sådant ramavtal från det regleringsorgan som avses i artikel 55 i detta direktiv.

2. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den relevanta infrastrukturen.

3. Villkoren i ramavtal ska kunna ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen.

4. Ramavtal får innehålla bestämmelser om sanktioner om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet.

5. Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av ett affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

6. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 49 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vederbörligen motiverade av den sökande, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan.

I sådana exceptionella fall får i ramavtalet i detalj anges de kapacitetsegenskaper som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Sådana egenskaper får bland annat avse tur-täthet, volym och tåglägenas kvalitet. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelkvot som anges i artikel 52.

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetsegenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 55 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal.

7. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.

8. På grundval av erfarenheterna från regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av verksamheten i det nätverk som avses i artikel 57.1 får kommissionen anta åtgärder för att närmare ange villkoren för förfaranden och kriterier som ska gälla för tillämpningen av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

Artikel 43

Tidsplan för tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska iakttäta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i bilaga VII.

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar i bilaga VII. Efter samråd med samtliga infrastrukturförvaltare, får bilaga VII ändras för att beakta de operativa aspekterna av tilldelningsförfarandet. Dessa ändringar ska bygga på vad som är nödvändigt mot bakgrund av gjorda erfarenheter för att säkerställa en effektiv tilldelningsprocess och ta hänsyn till infrastrukturförvaltarnas operativa intressen.

3. Infrastrukturförvaltarna ska komma överens med andra berörda infrastrukturförvaltare om vilka tåglägen för internationell trafik som ska ingå i tågplanen, innan samråd om utkastet till tågplan inleds. Anpassningar ska endast göras om det är absolut nödvändigt.

Artikel 44

Ansökningar

1. Sökande får i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser, ansöka hos infrastrukturförvaltaren om ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i avsnitt 2 i kapitel IV.

2. För ansökningar som gäller tågplanen ska de tidsfrister som anges i bilaga VII iaktas.

3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal ska ansöka i enlighet med det avtalet.

4. För tåglagen som går genom fler än ett järnvägsnät ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att sökande får ansöka hos en enda kontaktpunkt som antingen är ett gemensamt organ som inrättats av infrastrukturförvaltarna eller en enda infrastrukturförvaltare som berörs av tåglaget. Denna infrastrukturförvaltare ska tillåtas att på den sökandes vägnar begära kapacitet hos övriga berörda infrastrukturförvaltare. Detta krav påverkar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (1).

Artikel 45

Tågplanprocess

1. Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tåglagen som går genom fler än ett järnvägsnät, och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökande, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.

2. Infrastrukturförvaltaren får prioritera särskilda tjänster i tågplane- och samordningsprocessen, men endast i enlighet med artiklarna 47 och 49.

3. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan och ge dem en tidsfrist på minst en månad för att lämna sina synpunkter. Berörda parter ska omfatta alla som har ansökt om infrastrukturkapacitet samt andra parter som vill få möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen eventuellt påverkar deras möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplanperioden.

4. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 46

Samordningsprocess

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplanprocess som avses i artikel 45 ska infrastrukturförvaltaren genom en samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål.

2. Om det uppstår en situation som kräver samordning ska infrastrukturförvaltaren inom rimliga gränser ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.

3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande lösa eventuella konflikter. Detta samråd ska bygga på att följande uppgifter kostnadsfritt och skriftligt eller elektroniskt inom rimlig tid lämnas ut:

a) Tåglagen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.

b) Tåglagen som preliminärt tilldelats andra sökande på samma linjer.

c) Föreslagna alternativa tåglagen för relevanta linjer i enlighet med punkt 2.

d) Fullständig information om de kriterier som används i kapacitetstilldelningsförfarandet.

I enlighet med artikel 39.2 ska den informationen tillhandahållas utan att röja andra sökandes identitet, såvida de berörda sökandena inte har samtyckt till ett sådant röjande.

4. De principer som styr samordningsprocessen ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Dessa ska särskilt spegla svårigheterna med att skapa tåglagen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.

5. Om ansökningar om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses utan samordning ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar genom en samordning.

6. Utan att det påverkar befintliga förfaranden för överklaganden och tillämpningen av artikel 56, ska i händelse av att tvister uppstår i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet en metod för tvistlösning finnas tillgänglig för att lösa tvisten skyndsamt. Denna metod ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.

Artikel 47

Överbelastad infrastruktur

1. Om det efter samordning av begärda tåglagen och efter samråd med sökandena inte är möjligt att helt tillgodoses alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren omedelbart förklara den del av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även gälla infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

2. Om infrastruktur har förklarats som överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 50, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 51 redan håller på att genomföras.

(1) EUT L 276 20.10.2010, s. 22.

3. Om avgifter enligt artikel 31.4 inte har tagits ut eller gett ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren desutom använda prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet.

4. I prioriteringskriterierna ska hänsyn tas till tjänstens betydelse för samhället i förhållande till varje annan tjänst som följaktligen inte kommer att tilldelas kapacitet.

För att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster i detta sammanhang, och i synnerhet för att uppfylla kraven på allmännyttiga tjänster eller för att gynna utvecklingen av nationella och internationella godstransporter med järnväg, får medlemsstaterna på ett icke-diskriminerande sätt vidta nödvändiga åtgärder för att sådana tjänster ska prioriteras vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Medlemsstaterna får i förekommande fall bevilja infrastrukturförvaltaren ersättning som motsvarar en eventuell inkomstförlust som sammanhänger med behovet att tilldela vissa tjänster en bestämd kapacitet i enlighet med andra stycket.

Dessa åtgärder och denna ersättning ska även innefatta att hänsyn tas till effekterna av sådan icke-tilldelning av kapacitet i andra medlemsstater.

5. Betydelsen av godstransporttjänster och särskilt internationella sådana ska beaktas i tillräcklig grad när prioriteringskriterierna bestäms.

6. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när infrastrukturen är överbelastad ska redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 48

Ad hoc-ansökningar

1. Infrastrukturförvaltaren ska besvara ad hoc-ansökningar om enskilda tågslagen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar. Information om reservkapacitet ska göras tillgänglig för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.

2. Infrastrukturförvaltarna ska, vid behov, göra en uppskattning av behovet av reservkapacitet som ska finnas tillgänglig inom ramen för den slutligt fastställda tågplanen för att göra det möjligt för dem att snabbt besvara förväntade ad hoc-ansökningar om kapacitet. Detta ska även gälla vid fall av överbelastad infrastruktur.

Artikel 49

Särskild infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska infrastrukturkapacitet kunna utnyttjas för alla typer av trafik som har de egenskaper som är nödvändiga för att kunna utnyttja ett tågsläge.

2. Om det finns lämpliga alternativa järnvägslinjer får infrastrukturförvaltaren efter samråd med berörda parter reservera särskild infrastruktur för att användas för bestämda typer av trafik. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.

Att infrastrukturen reserveras för ett visst ändamål ska inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig.

3. Om infrastruktur har reserverats enligt punkt 2 ska detta redovisas i beskrivningen av järnvägsnätet.

Artikel 50

Kapacitetsanalys

1. Syftet med en kapacitetsanalys är att identifiera de begränsningar i fråga om infrastrukturkapacitet som gör att ansökningar om kapacitet inte kan tillgodose fullt ut och att föreslå metoder för att kunna tillmötesgå ytterligare ansökningar. Kapacitetsanalysen ska identifiera orsakerna till överbelastningarna och de åtgärder som kan vidtas på kort och medellång sikt för att minska dessa.

2. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs jämte alla dessa faktors inverkan på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omledning av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter och förbättringar av infrastrukturen.

3. En kapacitetsanalys ska vara avslutad inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad.

Artikel 51

Kapacitetsförstärkningsplan

1. Senast sex månader efter det att kapacitetsanalysen har avslutats ska infrastrukturförvaltaren lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan.

2. En kapacitetsförstärkningsplan ska upprättas efter samråd med användare av den relevanta överbelastade infrastrukturen.

Den ska ange

- a) orsakerna till överbelastningen,
- b) den sannolika framtida trafikutvecklingen,
- c) hinder för infrastrukturutveckling,
- d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillrädesavgifter.

På grundval av en kostnads-/nyttoanalys för de möjliga åtgärder som angetts ska den också avgöra vilka åtgärder som ska vidtas för att förstärka infrastrukturkapaciteten, inbegripet en tidtabell för genomförande av åtgärderna.

Planen får underkastas medlemsstatens förhandsgodkännande.

3. En infrastrukturförvaltare ska upphöra att ta ut avgifter för den aktuella infrastrukturen enligt artikel 31.4 i fall när

a) infrastrukturförvaltaren inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan, eller

b) infrastrukturförvaltaren inte lyckas genomföra de åtgärder som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

4. Utan hinder av punkt 3 i denna artikel får infrastrukturförvaltaren, med förbehåll för godkännande från det regleringsorgan som avses i artikel 55, fortsätta att ta ut dessa avgifter om

a) kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, eller

b) de alternativ som står till buds inte är ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Artikel 52

Utnyttjande av tåglägen

1. I beskrivningen av järnvägsnätet ska infrastrukturförvaltaren ange enligt vilka villkor hänsyn kommer att tas till tidigare utnyttjandegrad av tåglägen, när prioriteringar görs vid tilldelningsförfarandet.

2. I synnerhet när det gäller överbelastad infrastruktur ska infrastrukturförvaltaren begära återlämnande av ett tågläge som under minst en månad har utnyttjats mindre än en tröskelkvot som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om det inte berodde på andra orsaker än ekonomiska som sökanden inte kunnat råda över.

Artikel 53

Infrastrukturkapacitet för underhållsarbete

1. Ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska inges under tåglaneprocessen.

2. Infrastrukturförvaltaren ska ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhållsarbete påverkar de sökande.

3. Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av oplanerat underhållsarbete.

Artikel 54

Särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar

1. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla organ som ska informeras i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning av tågtrafiken.

2. I en nödsituation och om det är absolut nödvändigt på grund av ett allvarligt fel som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar får de tåglägen som tilldelats återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får denne begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som enligt förvaltarens bedömning är mest lämpliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt.

3. Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretag att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

AVSNITT 4

Regleringsorgan

Artikel 55

Regleringsorgan

1. Varje medlemsstat ska upprätta ett enda nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, ska detta organ vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskild från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. Det ska också i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

2. Medlemsstaterna får inrätta regleringsorgan som har behörighet för flera reglerade sektorer, om dessa integrerade regleringsmyndigheter uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1 i den här artikeln. Regleringsorganet för järnvägssektorn får även vara organisatoriskt anslutet till den nationella konkurrensmyndighet som avses i artikel 11 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i fördraget⁽¹⁾, den säkerhetsmyndighet som inrättats enligt

⁽¹⁾ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

Anmärkning: Titeln på rådets förordning (EG) nr 1/2003 har justerats för att ta hänsyn till omnumreringen av artiklarna i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, i enlighet med artikel 5 i Lissabonfördraget, den ursprungliga hänvisningen var artiklarna 81 och 82 i fördraget.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar⁽¹⁾ eller den tillståndsmyndighet som avses i kapitel III i det här direktivet, om det gemensamma organet uppfyller de krav avseende oberoende som anges i punkt 1 i den här artikeln.

3. Medlemsstaterna ska se till att regleringsorganet har sådan personal och förvaltas på ett sådant sätt att dess oberoende garanteras. De ska särskilt se till att det är den nationella regeringen eller det nationella ministerrådet eller någon annan offentlig myndighet som inte utövar direkt äganderätt över de reglerade företagen som, i enlighet med tydliga och öppna regler som garanterar personernas oberoende, utser de personer som ansvarar för beslut som ska fattas av regleringsorganet i enlighet med artikel 56, som i.e.x. styrelseledamöterna i tillämpliga fall.

Medlemsstaterna ska avgöra om dessa personer ska utses för en bestämd tidsperiod som kan förnyas, eller tillsvidare, så att avsättning är möjlig endast av disciplinära skäl som inte har samband med deras beslutsfattande. De ska väljas i ett öppet förfarande på grundval av sina meriter, bland annat lämplig kompetens och relevant erfarenhet, helst inom järnvägssektorn eller andra nätverksnäringar.

Medlemsstaterna ska se till att dessa personer handlar oberoende av alla marknadsintressen kopplade till järnvägssektorn, och de får därför inte ha något intresse i eller någon affärsförbindelse med något av de reglerade företagen eller någon av de reglerade enheterna. Dessa personer ska i detta syfte årligen göra en åtagandeförklaring och en intresseförklaring, med angivande av eventuella direkta eller indirekta intressen som kan anses inverka negativt på deras oberoende och som kan påverka deras utförande av en uppgift. Dessa personer ska inte delta i beslut i ärenden som rör ett företag till vilket de hade en direkt eller indirekt anknytning under året före inledandet av ett förfarande.

De får varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller annan offentlig eller privat enhet när de utför regleringsorganets uppgifter och de ska ha full bestämmanderätt när det gäller rekrytering och förvaltning av regleringsorganets personal.

Efter sin tjänstgöring vid regleringsorganet får de under en tid av minst ett år inte inneha någon befattning eller ansvarsställning inom något av de reglerade företagen eller enheterna.

Artikel 56

Regleringsorganets uppgifter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till reglerings-

organet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget eller tjänsteleverantören om

- a) beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,
- e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10–13,
- g) tillträde till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13.

2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrens på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och det ska särskilt kontrollera punkt 1 a–g på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande.

3. Regleringsorganet ska också nära samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten, i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen⁽²⁾ och med tillståndsmyndigheten, i den mening som avses i det här direktivet.

Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter gemensamt tar fram en ram för informationsdelning och samarbete för att motverka skadliga effekter på konkurrensen eller säkerheten inom järnvägssektorn. Denna ram ska innehålla en mekanism för regleringsorganet att ge de nationella säkerhets- och tillståndsmyndigheterna rekommendationer i frågor som kan komma att påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden och den nationella säkerhetsmyndigheten att ge regleringsorganet och tillståndsmyndigheten rekommendationer i frågor som kan komma att påverka säkerheten. Utan att det påverkar respektive myndighets oberoende på sina respektive behörighetsområden, ska den berörda myndigheten ta alla sådana rekommendationer i beaktande innan den antar sina beslut. Om den berörda myndigheten beslutar avvika från dessa rekommendationer ska den ange skäl för detta i sina beslut.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

4. Medlemsstaterna får besluta att ge regleringsorganet i uppgift att anta icke-bindande yttranden om preliminära versioner av den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3, avtalsöverenskommenheten och kapacitetsförstärkningsplanen för att i synnerhet ange huruvida dessa instrument är förenliga med konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster.

5. Regleringsorganet ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs i fråga om personella och materiella resurser, och denna kapacitet ska stå i proportion till järnvägssektorns betydelse i medlemsstaten.

6. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet ska ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta kapitel.

7. Regleringsorganet ska regelbundet, och i vart fall minst en gång vartannat år, rådfråga företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik i syfte att ta hänsyn till deras syn på järnvägsmarknaden.

8. Regleringsorganet ska ha befogenhet att begära relevant information från infrastrukturförvaltaren, sökande och alla inblandade tredje parter i den berörda medlemsstaten.

Begärd information ska lämnas in inom en rimlig tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte ska vara längre än en månad, om inte regleringsorganet i undantagsfall går med på och tillåter en tidsbegränsad förlängning som inte får överstiga två ytterligare veckor. Regleringsorganet ska ha rätt att genom lämpliga sanktioner, däribland vite, se till att en sådan begäran verkställs. Information som ska tillhandahållas regleringsorganet inbegriper alla uppgifter som regleringsorganet behöver inom ramen för sin överklagandefunktion och i sitt arbete för att övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster i enlighet med punkt 2. Detta inbegriper uppgifter som krävs för statistikändamål och för observation av marknaden.

9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande,

snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–g.

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner, däribland vite.

Om ett beslut om att vägra tilldelning av infrastrukturkapacitet eller villkoren i ett erbjudande om kapacitet överklagas ska regleringsorganet antingen bekräfta att det inte behövs någon ändring av infrastrukturförvaltarens beslut, eller begära en ändring av det beslutet i enlighet med riktlinjer som regleringsorganet anger.

10. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet får ha suspensiv verkan på regleringsorganets beslut endast om omedelbar tillämpning av regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte den domstols grundläggande befogenheter som behandlar överklagandet, i förekommande fall.

11. Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas av regleringsorganet offentliggörs.

12. Regleringsorganet ska ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6. Regleringsorganet ska i detta avseende ha rätt att begära all relevant information. Det ska särskilt ha befogenhet att begära att infrastrukturförvaltaren, tjänsteleverantörerna och alla företag eller andra enheter som utför eller integrerar olika typer av järnvägstransport eller infrastrukturförvaltning som avses i artiklarna 6.1, 6.2 och 13 tillhandahåller all eller delar av den bokföringsinformation som anges i bilaga VIII med den tillräckliga detaljnivå som anses vara nödvändig och proportionell.

Utan att det påverkar befogenheter för myndigheter med ansvar för statligt stöd, får regleringsorganet också av den bokföringen dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd vilka det ska rapportera till dessa myndigheter.

13. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 när det gäller vissa ändringar av bilaga VIII. Bilaga VIII får således ändras för att anpassa den till utvecklingen av praxis för redovisning och kontroll och/eller för att komplettera den med ytterligare inslag som är nödvändiga för att kontrollera att särredovisning sker.

Artikel 57

Samarbete mellan regleringsorganen

1. Regleringsorganen ska utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut och framför allt utbyta information om de viktigaste frågorna när det gäller förfarandena och problem i fråga om att tolka införlivad unionsjárnvägslagstiftning. De ska även samarbeta på annat sätt för att i hela unionen samordna sitt beslutsfattande. För detta ändamål ska de delta och arbeta tillsammans i ett nätverk som sammanträder med jämna mellanrum. Kommissionen ska vara en medlem, samordna och stödja nätverkets arbete samt vid behov lägga fram rekommendationer till nätverket. Kommissionen ska säkerställa ett aktivt samarbete mellan respektive regleringsorgan.

Om inte annat följer av bestämmelserna om uppgiftsskydd i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽¹⁾ och av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter⁽²⁾ ska kommissionen stödja utbytet av ovan nämnda information mellan nätverkets medlemmar, om möjligt på elektronisk väg, med samtidig respekt för den konfidentiella karaktären hos affärshemligheter som tillhandahållits av de berörda företagen.

2. Regleringsorganen ska ha ett nära samarbete, däribland genom arbetsöverenskommelser, för att tillhandahålla ömsesidig assistans i regleringsorganens arbete för att övervaka marknaden och vid handläggning av klagomål och undersökningar.

3. I händelse av ett klagomål eller en utredning på eget initiativ om frågor som rör tillträde eller avgifter avseende ett tågäge för internationell trafik, liksom inom ramen för övervakning av konkurrensen på marknaden i samband med internationella järnvägstransporttjänster, ska det berörda regleringsorganet samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda tågäget för internationell trafik passerar, samt, när så är lämpligt, med kommissionen, och begära all nödvändig information från dem innan det fattar sitt beslut.

4. De regleringsorgan som rådfrågats enligt punkt 3 ska tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella rätt. Denna information får endast användas för handläggning av det klagomål eller den utredning som avses i punkt 3.

5. Det regleringsorgan som tar emot klagomålet eller genomför en utredning på eget initiativ ska överlämna relevant information till ansvarigt regleringsorgan så att det organet kan vidta åtgärder med avseende på de berörda parterna.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla samarbetande företrädare för infrastrukturförvaltare som avses i artikel 40.1 tillhandahåller, utan dröjsmål, all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den utredning som avses i punkt 3 i den här artikeln och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där den samarbetande företrädaren finns. Det regleringsorganet ska ha rätt att överlämna sådan information om det berörda tågäget för internationell trafik till de regleringsorgan som avses i punkt 3.

7. På begäran av ett regleringsorgan får kommissionen delta i den verksamhet som anges i punkterna 2–6 i syfte att underlätta regleringsorganens samarbete såsom beskrivs i dessa punkter.

8. Regleringsorgan ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan och erfarenheterna från verksamheten inom det nätverk som avses i punkt 1, och om detta är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan regleringsorganen, får kommissionen anta åtgärder för att fastställa sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.

9. Regleringsorgan ska granska beslut och praxis som fattas respektive tillämpas av samarbetande infrastrukturförvaltare enligt artiklarna 37 och 40.1 och som genomför bestämmelser i detta direktiv eller på annat sätt underlättar internationell järnvägstransport.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 58

Regler om offentlig upphandling

Bestämmelserna i detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster⁽¹⁾.

Artikel 59

Undantag

1. Till och med den 15 mars 2013 behöver Irland, i egenkap av ömedlemsstat med järnvägsförbindelse med endast en annan medlemsstat, och Förenade kungariket, på samma grund med avseende på Nordirland,

a) inte anförtro ett oberoende organ de uppgifter som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastruktur är beroende av, enligt artikel 7.1 första stycket, i den mån den artikeln ålägger medlemsstater att inrätta oberoende organ för att utföra de uppgifter som anges i artikel 7.2,

⁽¹⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

b) inte tillämpa kraven i artiklarna 27, 29.2, 38, 39, 42, 46.4, 46.6, 47, 49.3, 50–53, 55 och 56 under förutsättning att beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande och uttag av avgifter kan överklagas, om ett järnvägsföretag begär detta skriftligt, inför ett oberoende organ som ska fatta ett beslut inom två månader efter det att all relevant information lagts fram och vars beslut ska kunna överklagas i domstol.

2. Om mer än ett järnvägsföretag med tillstånd enligt artikel 17, eller, i fråga om Irland och Nordirland, ett järnvägsföretag med sådant tillstånd i ett annat land, lämnar in en formell ansökan om att få bedriva konkurrerande järnvägstrafik i, till eller från Irland eller Nordirland, ska beslut om den fortsatta tillämpligheten av detta undantag fattas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

Undantagen enligt punkt 1 ska inte gälla om ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik i Irland eller Nordirland lämnar in en formell ansökan om att få bedriva järnvägstrafik på, till eller från en annan medlemsstats territorium, utom i fråga om Irland för järnvägsföretag som bedriver trafik i Nordirland och i fråga om Förenade kungariket för järnvägsföretag som bedriver trafik i Irland.

Inom ett år efter det att den eller de berörda medlemsstaterna mottagit antingen det beslut som avses i första stycket i denna punkt eller meddelande om den formella ansökan som avses i andra stycket i denna punkt ska den eller de berörda medlemsstaterna (Irland eller Förenade kungariket med avseende på Nordirland) anta lagstiftning för att genomföra de artiklar som avses i punkt 1.

3. Ett undantag enligt punkt 1 får förlängas med tidsperioder på högst fem år. Senast tolv månader innan undantaget löper ut får en medlemsstat som har det undantaget ansöka om ett förnyat undantag hos kommissionen. Varje ansökan av detta slag ska motiveras. Kommissionen ska behandla ansökan och fatta beslut i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2. Det förfarandet ska tillämpas för alla beslut i samband med en sådan ansökan.

När kommissionen fattar sitt beslut ska den ta hänsyn till eventuella förändringar i det geopolitiska läget samt till utvecklingen av marknaden för järnvägstrafik i, från och till den medlemsstat som begär ett förnyat undantag.

Artikel 60

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 ska ges till kommissionen

för en period av fem år från och med den 15 december 2012. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 20.5, 35.3, 43.2 och 56.13 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underlåtit kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 61

Tillämpningsåtgärder

På begäran av en medlemsstat, ett regleringsorgan eller på eget initiativ ska kommissionen undersöka särskilda åtgärder som antagits av nationella myndigheter i samband med tillämpningen av detta direktiv, när det gäller villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägsjämster, tillstånd för järnvägsföretag, uttag av infrastrukturavgifter och tilldelning av kapacitet, inom tolv månader efter antagandet av dessa åtgärder. Kommissionen ska inom fyra månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2 besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen.

Artikel 62

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande om ett utkast till en genomförandeakt som ska antas enligt artiklarna 10.4, 11.4, 12.5, 13.9, 17.5, 31.3, 31.5, 32.4 och 57.8 ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 63

Rapport

1. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av kapitel II för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten ska kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs inverkan på avtal om allmän trafik och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen ska därvid beakta genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007 och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiknätets täthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). Kommissionen ska i förekommande fall föreslå lagstiftningsåtgärder avseende öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och skapa de förutsättningar som krävs för att säkerställa icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen, med utgångspunkt i kravet på särskiljande av infrastrukturförvaltning och transportverksamheter, samt utvärdera verkningarna av sådana åtgärder.

2. Utifrån erfarenheterna från nätverket av regleringsorgan ska kommissionen senast den 16 december 2014 lägga fram en rapport om samarbetet mellan regleringsorganen för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå kompletterande åtgärder för att säkerställa en mer integrerad tillsyn av den europeiska järnvägsmarknaden, särskilt när det gäller internationella tjänster. I detta syfte ska, om så är lämpligt, även lagstiftningsåtgärder övervägas.

Artikel 64

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 16 juni 2015 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, inbegripet berörda företags, operatörers, sökandes, myndigheters och andra enheters efterlevnad av bestämmelserna. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till det här direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Skyldigheterna att införliva och genomföra kapitlen II och IV av detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium.

Artikel 65

Upphävande

Direktiven 91/440/EEG, 95/18/EG och 2001/14/EG, i deras lydelse enligt de direktiv som anges i del A i bilaga IX, ska upphöra att gälla från och med den 15 december 2012, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i del B i bilaga IX.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga X.

Artikel 66

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 67

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 21 november 2012.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

A. D. MAVROYIANNIS

Ordförande

BLAGA I

FÖRTECKNING ÖVER JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURANLÄGGNINGAR

Järnvägsinfrastrukturen består av följande anläggningar, förutsatt att de ingår i en spåraneläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår:

- Mark.
- Bana och banunderbyggnad, i synnerhet banvallar, skärningar, dräneringskanaler och diken, murade diken, kulvertar, reveterade väggar, planteringar för skydd av jordvallslutningar osv.; plattformar för passagerare eller gods, inklusive stationer för passagerare och godsterminaler; parallellvägar och gångbanor; avgränsningsmurar, häckar, inhägnader; brandgator; växeluppvärmningsapparat; korsningar osv.; snöskärmar.
- Byggnadstekniska konstruktioner: broar, kulvertar och andra vägbroar, tunnlar, täckta utschaktningar och andra vägportar; stödmurar och anordningar för skydd mot laviner, stenras osv.
- Plankorsningar, inklusive säkerhetsanordningar för vägtrafiken.
- Banöverbyggnader, i synnerhet: räler, gaturäler och moträler; sliprar och långsgående sliprar, smärre anordningar för spåröverbyggnaden, ballast, inklusive stenflis och sand; växlar, korsningar osv.; vändskivor och traverser (förutom dem som är avsedda endast för lok).
- Tillfarter för passagerare och gods, inklusive tillfartsvägar och gångvägar för passagerare som anländer eller avlägsnar sig till fots.
- Säkerhets-, signal- och telekommunikationsinstallationer på linjen, i stationer och på rangerbangårdar, däribland anläggningar för produktion, transformering och distribution av elström för signal- och telesystem; byggnader för sådana installationer eller anläggningar; rangerbromsar.
- Belysningsinstallationer för trafik- och säkerhetsändamål.
- Anläggningar för transformering och överföring av elkraft för tågdrift; omformarestationer, elkablar mellan kopplingscentraler och kontaktledningar med kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor, strömskena med konsoleer.
- Tjänstebyggnader för banförvaltning, inbegripet en andel installationer för uppbörd av transportavgifter.

BILAGA II

TJÄNSTER SOM SKA TILLHANDAHÅLLAS JÄRNVÄGSFÖRETAGEN

(som avses i artikel 13)

1. Minimipaket av tillträdestjänster ska omfatta följande:
 - a) Behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.
 - b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
 - c) Användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår.
 - d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.
 - e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.
 - f) All övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.
2. Tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, ska också ges till följande anläggningar för tjänster, när sådana finns, och till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar:
 - a) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler lämpliga för biljettförsäljning.
 - b) Godsterminaler.
 - c) Rangerbangårdar och tåg bildningsmöjligheter även växlingsanläggningar.
 - d) Sidospår för uppställning.
 - e) Underhållsanläggningar, med undantag för anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.
 - f) Andra tekniska anläggningar, även anläggningar för rengöring och tvätt.
 - g) Havs- och inlandshamnanläggningar som är kopplade till järnvägsverksamhet.
 - h) Undsättningshjälpmedel.
 - i) Bränsledepåer och bränsleförsörjning i dessa depåer, för vilken avgifter ska anges separat på fakturorna.
3. Följande tjänster får räknas som tilläggstjänster:
 - a) Drivmotorström, för vilken avgifter ska anges på fakturorna åtskilt från avgifter för användning av elförsörjningsutrustningen, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/72/EG.
 - b) Uppvärmning före avgång av persontåg.
 - c) Skräddarsydda kontrakt för
 - kontroll av transport av farligt gods,
 - assistans för drift av icke-standardtåg.
4. Följande tjänster får räknas som extra tjänster:
 - a) Tillträde till telekommunikationsnät.
 - b) Tillhandahållande av extra information.
 - c) Teknisk kontroll av rullande materiel.
 - d) Biljettförsäljning på stationer för passagerare.
 - e) Tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

BILAGA III

EKONOMISK FÖRMÅGA
(som avses i artikel 20)

Den information som företag som ansöker om tillstånd ska lämna i enlighet med artikel 20 omfattar följande aspekter:

- a) Tillgängliga medel, inklusive bankmedel, beviljade checkräkningskrediter och lån.
 - b) Medel och tillgångar som kan användas som säkerhet.
 - c) Rörelsekapital.
 - d) Relevanta kostnader, inklusive inköpskostnader eller förskottsbetalningar som är redovisade för fordon, mark, byggnader, anläggningar och rullande materiel.
 - e) Företagets fasta kostnader.
 - f) Skatter och sociala avgifter.
-

BILAGA IV

INNEHÅLL I BESKRIVNINGEN AV JÄRNVÄGSNÄTET

(som avses i artikel 27)

Följande information ska ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 27:

1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillträde till och villkoren för att få tillträde till denna. Informationen i detta avsnitt ska årligen göras förenlig med, eller ska hänvisa till, de register över infrastruktur som ska offentliggöras i enlighet med artikel 35 i direktiv 2008/57/EG.
2. Ett avsnitt om principerna för avgifter och taxor. Här ska finnas tillämpliga uppgifter om avgiftssystemet och tillräcklig information om de avgifter samt annan relevant information om tillträde som gäller för de tjänster som finns förtecknade i bilaga II och som tillhandahålls av endast en leverantör. I detta avsnitt ska närmare anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall tariffer som används för tillämpningen av artiklarna 31–36 vad gäller både kostnader och avgifter. Det ska innehålla information om avgiftsändringar som redan beslutats eller som förutses för de följande fem åren om den finns att tillgå.
3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta ska anges de allmänna kapacitetsgenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillträde till och alla eventuella begränsningar i fråga om utnyttjandet, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Detta avsnitt ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det ska innehålla de specifika kriterier som används vid tilldelningen, särskilt följande:
 - a) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
 - b) De krav som ställs på sökande.
 - c) Tidsramar för ansöknings- och tilldelningsförfaranden och de förfaranden som ska följas vid begäran om information om tågplanprocessen och förfaranden för den planerade tågplanprocessen och oförutsedda underhållsarbeten.
 - d) De principer som gäller för samordningsprocessen och den metod för tvistlösning som görs tillgänglig som en del av denna process.
 - e) De förfaranden och kriterier som ska användas när infrastrukturen är överbelastad.
 - f) Närmare upplysningar om begränsning av infrastrukturutnyttjande.
 - g) På vilka villkor det tas hänsyn till tidigare utnyttjandegrad av kapacitet vid beslut om prioriteringar i tilldelningsförfarandet.I detta avsnitt ska närmare anges vilka åtgärder som vidtagits för att säkerställa en ändamålsenlig handläggning av godstrafik, internationell trafik och ad hoc-ansökningar. Det ska innehålla en mall för ansökningar om kapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska också offentliggöra detaljerad information om tilldelningsförfarandena för tåglagen för internationell trafik.
4. Ett avsnitt med information om den ansökan om tillstånd som avses i artikel 25 i detta direktiv och säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med direktiv 2004/49/EG eller med uppgifter om en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
5. Ett avsnitt med information om förfaranden för tvistlösning och överklagande avseende tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstjänster och avseende den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35.
6. Ett avsnitt med information om tillträde till och avgifter för anläggningar för tjänster som anges i bilaga II. Tjänsteleverantörer som inte styrs av infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla information om avgifter för tillträde till anläggningen och för tillhandahållandet av tjänster, och information om tekniska tillträdesvillkor som ska tas med i beskrivningen av järnvägsnätet, eller ange en webbplats där sådan information har gjorts tillgänglig gratis i elektroniskt format.
7. Ett modellavtal för ingående av ramavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en sökande i enlighet med artikel 42.

BILAGA V

GRUNDLÄGGANDE PRINCIPER OCH PARAMETRAR I AVTALSÖVERENSKOMMELSE MELLAN BEHÖRIGA MYNDIGHETER OCH INFRASTRUKTURFÖRVALTARE

(som avses i artikel 30)

I avtalsöverenskommelsen ska bestämmelserna i artikel 30 specificeras och innehålla åtminstone följande delar:

1. Överenskommelsens tillämpningsområde i fråga om infrastruktur och anläggningar för tjänster, strukturerade i enlighet med bilaga II. Det ska omfatta alla aspekter av infrastrukturförvaltning, inklusive underhåll och förnyelse av den infrastruktur som redan är i drift. Anläggande av ny infrastruktur får, om lämpligt, också inkluderas.
2. Strukturen för betalningar eller anslagna medel som fördelas mellan de infrastruktur tjänster som förtecknas i bilaga II, underhåll och modernisering, och hantering av existerande eftersläpningar i fråga om underhåll och modernisering. Om lämpligt får strukturen för betalningar eller medel som anslås till ny infrastruktur inkluderas.
3. Användarorienterade prestandamål i form av indikatorer och kvalitetskriterier som omfattar aspekter som t.ex.
 - a) tågprestanda, såsom linjehastighet, tillförlitlighet och kundtillfredsställelse,
 - b) nätkapacitet,
 - c) förvaltning av tillgångar,
 - d) verksamhetsvolym,er,
 - e) säkerhetsnivåer, och
 - f) miljöskydd.
4. Mängden möjliga eftersläpningar i fråga om underhåll och vilka tillgångar som kommer att fasas ut och därmed utlösa olika finansiella flöden.
5. Incitament som avses i artikel 30.1, med undantag för sådana incitament som genomförs genom regleringsåtgärder enligt artikel 30.3.
6. Minimiskyldigheter i fråga om rapportering för infrastruktur förvaltaren avseende innehåll och frekvens i rapportering, en, inklusive information som ska offentliggöras årligen.
7. Den överenskomna löptiden för överenskommelsen, som ska synkroniseras och vara förenlig med löptiden för infrastruktur förvaltaren verksamhetsplan, koncession eller tillstånd, när så är lämpligt, och de ramar och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställs av staten.
8. Regler för hantering av större driftstörningar och nödsituationer, inklusive beredskapsplaner och förtida upphävande av avtalsöverenskommelsen, och information till användare i god tid.
9. Korrigeringsåtgärder som ska vidtas om någon av parterna bryter mot sina avtalsförpliktelser, eller i undantagsfall påverkar tillgången till offentlig finansiering, inbegripet villkor och förfaranden för omförhandling och förtida upphävande.

BILAGA VI

**KRAV AVSEENDE KOSTNADER OCH AVGIFTER MED ANKNYTNING TILL JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR
(som avses i artiklarna 32.1 och 35)**

1. De par som ska övervägas av infrastrukturförvaltaren när de fastställer en förteckning över marknadssegment i syfte att införa uppräknningar i avgiftssystemet i enlighet med artikel 32.1 ska innehålla åtminstone följande:
 - a) Persontrafik/godstrafik.
 - b) Tåg som transporterar farligt gods/andra godståg.
 - c) Inrikes trafik/utrikes trafik.
 - d) Kombinerad transport/direktåg.
 - e) Persontrafik i städer och regioner/interurban persontrafik.
 - f) Systemtåg/vagnslasttåg.
 - g) Reguljär tågtrafik/tillfällig tågtrafik.
2. Den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 ska vara baserad på följande grundprinciper:
 - a) För att uppnå en överenskommen prestandanivå för tjänsterna och för att inte äventyra en tjänsts ekonomiska livskraft, ska infrastrukturförvaltaren komma överens med sökande om de viktigaste parametrarna för verksamhetsstyrningen, i synnerhet värdet av förseningar, tröskelvärdena för betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen avseende både enskilda tåg och alla tåg för ett järnvägsföretag under en viss tidsperiod.
 - b) Infrastrukturförvaltaren ska meddela järnvägsföretagen tågplanen, som ska användas som grund för beräkning av förseningar, minst fem dagar före tågets avgång. Infrastrukturförvaltaren får tillämpa en kortare tidsfrist i händelse av force majeure eller sena ändringar av tågplanen.
 - c) Alla förseningar ska hänföras till någon av följande klasser och underklasser:
 1. Hantering av drift/planering som kan hänföras till infrastrukturförvaltaren
 - 1.1 Sammanställning av tågplan
 - 1.2 Tågbildning
 - 1.3 Misstag i driftsförande
 - 1.4 Felaktig tillämpning av prioritetsregler
 - 1.5 Personal
 - 1.6 Andra orsaker
 2. Infrastrukturanläggningar som kan tillskrivas infrastrukturförvaltaren
 - 2.1 Signalanläggningar
 - 2.2 Signalanläggningar vid plankorsningar
 - 2.3 Telekommunikationsanläggningar
 - 2.4 Utrustning för strömförsörjning
 - 2.5 Spår
 - 2.6 Konstbyggnader
 - 2.7 Personal
 - 2.8 Andra orsaker
 3. Orsaker som har att göra med byggnadskonstruktioner hänförliga till infrastrukturförvaltaren
 - 3.1 Planerat konstruktionsarbete

- 3.2 Oegentligheter vid utförande av konstruktionsarbete
- 3.3 Hastighetsbegränsning på grund av defekt spår
- 3.4 Andra orsaker
4. Orsaker som kan tillskrivas andra infrastrukturförvaltare
- 4.1 Orsakad av föregående infrastrukturförvaltare
- 4.2 Orsakad av nästa infrastrukturförvaltare
5. Kommersiella orsaker hänförliga till järnvägsföretaget
- 5.1 Överskridande av uppehållstiden
- 5.2 Begäran från järnvägsföretaget
- 5.3 Lastning
- 5.4 Oegentligheter i samband med lastning
- 5.5 Kommersiell förberedelse av tåg
- 5.6 Personal
- 5.7 Andra orsaker
6. Rullande materiel hänförliga till järnvägsföretaget
- 6.1 Planering/ändring av omloppsplan
- 6.2 Tågbildning som utförs av järnvägsföretag
- 6.3 Problem som påverkar passagerarvagnar
- 6.4 Problem som påverkar godsvagnar
- 6.5 Problem som påverkar spårvagnar, lok och motorvagnar
- 6.6 Personal
- 6.7 Andra orsaker
7. Orsaker hänförliga till andra järnvägsföretag
- 7.1 Orsakad av nästa järnvägsföretag
- 7.2 Orsakad av föregående järnvägsföretag
8. Externa orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
- 8.1 Strejk
- 8.2 Administrativa formaliteter
- 8.3 Påverkan utifrån
- 8.4 Konsekvenser av väderleksförhållanden och naturliga orsaker
- 8.5 Försening på grund av externa orsaker i efterföljande nät
- 8.6 Andra orsaker
9. Sekundära orsaker som inte kan hänföras till infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag
- 9.1 Allvarliga incidenter, olyckor och faror

9.2 Spåret upptaget på grund av tågets försening

9.3 Spåret upptaget på grund av ett annat tågs försening

9.4 Vändning

9.5 Anslutning

9.6 Ytterligare undersökning behövs

- d) När det är möjligt ska förseningar tillskrivas en enda organisation, med hänsyn till både ansvaret för orsaken till störningen och förmågan att återupprätta normala trafikförhållanden.
- e) Vid beräkningen av betalningar ska hänsyn tas till den genomsnittliga förseningen i tågtrafik med liknande punktlighetskrav.
- f) Infrastrukturförvaltaren ska så snart som möjligt meddela järnvägsföretagen beräkningen av betalningar som ska verkställas inom ramen för verksamhetsstyrningen. Denna beräkning ska omfatta alla försenade tåg inom en period av högst en månad.
- g) Utan att befintliga förfaranden för överklaganden och bestämmelserna i artikel 56 åsidosätts, ska det i händelse av tvister avseende verksamhetsstyrningen finnas en metod för tvistlösning som gör det möjligt att avgöra sådana ärenden skyndsamt. Denna metod för tvistlösning ska vara opartisk gentemot de berörda parterna. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.
- h) En gång per år ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra den årliga genomsnittliga prestandanivå som uppnåtts av järnvägsföretagen på grundval av de viktigaste parametrarna som överenskommit för verksamhetsstyrningen.
-

BILAGA VII

TIDSPLAN FÖR TILLDELNINGSFÖRFARANDET

(som avses i artikel 43)

1. Tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår.
2. Ändringarna av tågplanen ska genomföras vid midnatt den andra lördagen i december. Om en ändring eller justering genomförs efter vintern, framför allt för att, om så behövs, kunna ta hänsyn till ändringar av tidtabeller för regional passageratrafik, ska detta genomföras vid midnatt den andra lördagen i juni och vid andra tidpunkter mellan dessa datum om det behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om andra datum och i så fall ska kommissionen informeras om detta, såvida det kan påverka internationell trafik.
3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som ska införas i tågplanen får inte infalla tidigare än tolv månader innan planen börjar gälla.
4. Senast elva månader innan tågplanen börjar gälla ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de efterföljande processerna.
5. Senast fyra månader efter det att tidsfristen för budgivning från sökande löpt ut ska infrastrukturförvaltaren utarbeta ett utkast till tågplan.

—

BILAGA VIII

FÖRESKRIVEN BOKFÖRING SOM SKA TILLSTÄLLAS REGLERINGSORGANET PÅ BEGÄRAN

(som avses i artikel 56.12)

1. Särredovisning
 - a) separata resultat- och balansräkningar för verksamhet avseende godstrafik, persontrafik och infrastrukturförvaltning,
 - b) detaljerad information om enskilda källor till och användningar av offentliga medel och andra former av ersättning på ett öppet och detaljerat sätt, inklusive en detaljerad granskning av företagets kassaflöden så att det går att fastställa på vilket sätt dessa offentliga medel och andra former av ersättning har använts,
 - c) kostnads- och vinstkategorier som gör det möjligt att avgöra huruvida korssubventioner mellan dessa olika aktiviteter har förekommit, i enlighet med regleringsorganets krav,
 - d) vilken metod som använts för att fördela kostnaderna mellan olika verksamheter,
 - e) om det reglerade företaget utgör en del av en gruppstruktur ska fullständiga uppgifter om betalningar mellan företag inkluderas.
2. Övervakning av avgifter för tillträde till järnvägsspår
 - a) olika kostnadskategorier, i synnerhet tillhandahållande av tillräcklig information om marginalkostnader/direkta kostnader för de olika tjänsterna eller grupperna av tjänster så att infrastrukturavgifter kan övervakas,
 - b) tillräcklig information så att det blir möjligt att övervaka enskilda avgifter som betalats för tjänster (eller grupper av tjänster); om det krävs av regleringsorganet ska i denna information ingå uppgifter om volymer av enskilda tjänster, priser för enskilda tjänster och sammanlagda intäkter för enskilda tjänster som betalats av interna och externa kunder,
 - c) kostnader och intäkter för enskilda tjänster (eller grupper av tjänster) med användning av relevant kostnadsmetod, enligt regleringsorganets krav, så att potentiellt konkurrenshämmande prissättning (korssubventioner, underprissättning och överprissättning) kan identifieras.
3. Uppgifter om finansiella resultat
 - a) en redogörelse för finansiellt resultat,
 - b) en kostnadssammanfattning,
 - c) en sammanfattning av underhållskostnader,
 - d) en redovisning av driftskostnader,
 - e) en resultaträkning,
 - f) noter som ger utförligare information om och förklarar redovisningen när det är lämpligt.

BILAGA IX

DEL A

UPPHÅVDA DIREKTIV OCH EN FÖRTECKNING ÖVER DERAS SENARE ÄNDRINGAR

(som avses i artikel 65)

Rådets direktiv 91/440/EEG (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164)	
Rådets direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344)	endast punkt B i bilagan
Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)	endast artikel 1
Rådets direktiv 95/18/EG (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)	endast artikel 29
Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29)	
Kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30)	
Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)	endast artikel 30
Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44)	endast artikel 2

DEL B

TIDSFRISTER FÖR INFÖRLIVANDE MED NATIONELL LAGSTIFNING

(som avses i artikel 65)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande
91/440/EEG	1 januari 1993
95/18/EG	27 juni 1997
2001/12/EG	15 mars 2003
2001/13/EG	15 mars 2003
2001/14/EG	15 mars 2003
2004/49/EG	30 april 2006
2004/51/EG	31 december 2005
2006/103/EG	1 januari 2007
2007/58/EG	4 juni 2009

BILAGA X

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 2.1	Artikel 1.1	Artikel 1.1 första stycket	Artikel 1.1
		Artikel 1.2	Artikel 1.2
Artikel 2.2			Artikel 2.1
	Artikel 1.2		Artikel 2.2
		Artikel 1.3	Artikel 2.3
			Artikel 2.4–2.9
Artikel 2.4			Artikel 2.10
			Artikel 2.11
Artikel 3			Artikel 3.1–3.8
			Artikel 3.9–3.13
	Artikel 2 b och c		Artikel 3.14–3.15
			Artikel 3.16–3.17
		Artikel 2	Artikel 3.18–3.28
			Artikel 3.29–3.30
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5.1–5.3
			Artikel 5.4
Artikel 6.1 och 6.2			Artikel 6.1 och 6.2
Artikel 9.4			Artikel 6.3
Artikel 6.1 andra stycket			Artikel 6.4
Artikel 6.3 och bilaga II			Artikel 7.1
		Artiklarna 4.2 och 14.2	Artikel 7.2

14.12.2012

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 343/75

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
Artikel 7.1, 7.3 och 7.4		Artikel 6.1	Artikel 8.1, 8.2 och 8.3 Artikel 8.4
Artikel 9.1 och 9.2			Artikel 9.1 och 9.2
Artikel 10.3 och 10.3a			Artikel 10.1 och 10.2
Artikel 10.3b			Artikel 11.1, 11.2 och 11.3 Artikel 11.4
Artikel 10.3c och 10.3e			Artikel 11.5 och 11.6
Artikel 10.3f			Artikel 12.1–12.4 Artikel 12.5
Artikel 10b		Artikel 5	Artikel 13 Artikel 14 Artikel 15 Artikel 16
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4.1–4.4		Artikel 17.1–17.4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7.1		Artikel 20.1
	Bilagan, del I, punkt 1		Artikel 20.2 Artikel 20.3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4.5		Artikel 23.1
	Artikel 10		Artikel 23.2 och 23.3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1.1 andra stycket	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10.5			Artikel 28

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artikel 4.1 och 4.3–4.6	Artikel 29
		Artikel 6.2–6.5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14.1 och 14.3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20.1, 20.2 och 20.3	Artikel 45.1, 45.2 och 45.3
			Artikel 45.4
		Artikel 20.4	Artikel 45.5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50

14.12.2012

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 343/77

Direktiv 91/440/EEG	Direktiv 95/18/EG	Direktiv 2001/14/EG	Detta direktiv
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30.1	Artikel 55
		Artikel 30.2	Artikel 56.1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33.1, 33.2 och 33.3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34.2	Artikel 61
Artikel 11a		Artikel 35.1, 35.2 och 35.3	Artikel 62
Artikel 10.9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Bilaga I
		Bilaga II	Bilaga II
	Bilaga		Bilaga III
		Bilaga I	Bilaga IV
			Bilaga V
			Bilaga VI
		Bilaga III	Bilaga VII
			Bilaga VIII

Departementsserien 2014

Kronologisk förteckning

1. Gröna boken
Riktlinjer för författningsskrivning. SB.
2. Patent- och marknadsdomstol. Ju.
3. Europeisk skyddsorder
– Samarbete om skydd för hotade och förföljda personer inom EU. Ju.
4. Våldsbejakande extremism i Sverige
– nuläge och tendenser. Ju.
5. Särskilt ömmande omständigheter. Ju.
6. Gårdstödet 2015–2020
– förslag till svenskt genomförande. L.
7. Minskat svartarbete i byggbranschen. Fi.
8. Den mörka och okända historien
Vitbok om övergrepp och kränkningar
av romer under 1900-talet. A.
9. En samlad kunskapsstyrning för hälso-
och sjukvård och socialtjänst. S.
10. En tydligare beredning av myndighets-
föreskrifter. Fi.
11. Sveriges sjätte nationalrapport om
klimatförändringar
I enlighet med Förenta Nationernas
ramkonvention om klimatförändringar.
+ Engelsk översättning. M.
12. Ekonomiska effekter av ett längre
arbetsliv.
Långsiktiga ekonomiska effekter av
Pensionsåldersutredningens förslag. S.
13. Åtalsförordnande enligt 2 kap. brotts-
balken. Ju.
14. Genomförande av brottsoffer-
direktivet. Ju.
15. Ersättning för höga sjuklönekostnader.
S.
16. Framtidsfullmakter. Ju.
17. Samordnat ansvar för vissa
familjefrågor. S.
18. Den nya polisorganisationen – några
frågor om personuppgiftsbehandling
m.m. Ju.
19. Statlig ersättning till barn och unga
som insjuknat i narkolepsi efter
pandemivaccinering. S.
20. Försvaret av Sverige
Starkare försvar för en osäker tid. Fö.
21. Ett gemensamt europeiskt
järnvägsområde. N.

Departementsserien 2014

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

Den mörka och okända historien
Vitbok om övergrepp och kränkningar
av romer under 1900-talet. [8]

Finansdepartementet

Minskat svartarbete i byggbranschen. [7]
En tydligare beredning av myndighets-
föreskrifter. [10]

Försvarsdepartementet

Försvaret av Sverige
Starkare försvar för en osäker tid. [20]

Justitiedepartementet

Patent- och marknadsdomstol. [2]
Europeisk skyddsorder
– Samarbete om skydd för hotade och
förföljda personer inom EU. [3]
Våldsbejakande extremism i Sverige.
– nuläge och tendenser. [4]
Särskilt ömmande omständigheter. [5]
Åtalsförordnande enligt 2 kap. brotts-
balken. [13]
Genomförande av brottsofferdirektivet. [14]
Framtidsfullmakter. [16]
Den nya polisorganisationen – några frågor
om personuppgiftsbehandling m.m.
[18]

Landsbygdsdepartementet

Gårdsstödet 2015–2020
– förslag till svenskt genomförande. [6]

Miljödepartementet

Sveriges sjätte nationalrapport om
klimatförändringar
I enlighet med Förenta Nationernas
ramkonvention om klimatförändringar.
+ Engelsk översättning. [11]

Näringsdepartementet

Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.
[21]

Socialdepartementet

En samlad kunskapsstyrning för hälso-
och sjukvård och socialtjänst. [9]
Ekonomiska effekter av ett längre
arbetsliv. Långsiktiga ekonomiska
effekter av Pensionsåldersutredningens
förslag. [12]
Ersättning för höga sjuklönekostnader. [15]
Samordnat ansvar för vissa familjefrågor. [17]
Statlig ersättning till barn och unga som
insjuknat i narkolepsi efter
pandemivaccinering. [19]

Statsrådsberedningen

Gröna boken
Riktlinjer för författningsskrivning. [1]