

Lagrådsremiss

Fjärde järnvägspaketet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 20 oktober 2021

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Den EU-rättsliga regleringen om järnväg har utökats och blivit mer detaljerad sedan första järnvägspaketet införlivades i svensk rätt 2004. Vid genomförandet av direktiven i fjärde järnvägspaketet föreslås därför att nuvarande järnvägslag ersätts av fyra nya lagar: järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I sak innehåller de nya lagarna endast begränsade ändringar och nyheter. Den föreslagna regleringen överensstämmer dock bättre med direktivens uppdelning och struktur och bedöms därmed bli mer överskådlig och lättare att tillämpa tillsammans med det stora antalet direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Bland nyheterna i de nya lagarna kan följande nämnas:

- Kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende utökas både generellt och i s.k. vertikalt integrerade företag, dvs. organisations- och bolagsstrukturer som innefattar både förvaltning av infrastruktur och utövande av trafik.

- Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) ges en utökad roll genom att järnvägsbyrån ska pröva och utfärda fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg.

- Kraven på EG-kontroll utökas genom att det vid sidan av nuvarande anmälda organs kontroll av överensstämmelse med EU-harmoniserade regler införs krav på att utsedda organ ska utföra kontroll av överensstämmelse i förhållande till nationella regler.

- Bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem och riskkontrollåtgärder utökas.

- De flesta straffbestämmelser ersätts av sanktionsavgifter.

De nya lagarna och de följdändringar som föreslås i andra lagar ska träda i kraft den 1 februari 2022.

Innehållsförteckning

1	Beslut	13
2	Lagtext	14
2.1	Förslag till järnvägsmarknadslag	14
2.2	Förslag till järnvägstekniklag	36
2.3	Förslag till järnvägssäkerhetslag	93
2.4	Förslag till lag om nationella järnvägssystem	105
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.	117
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov	120
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	121
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg	123
2.9	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	124
2.10	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken	126
2.11	Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.....	127
2.12	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	128
2.13	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	129
2.14	Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare.....	133
2.15	Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)	135
2.16	Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)	136
3	Ärendet och dess beredning	137
4	Järnvägsmarknaden och järnvägslagstiftningen	137
4.1	Den svenska järnvägsmarknaden.....	137
4.2	En europeisk inre järnvägsmarknad	138
4.3	Fjärde järnvägspaketet.....	139
4.4	Det tekniska blocket	139
4.4.1	Allmänt.....	139
4.4.2	ERA-förordningen, förordning (EU) 2016/796.....	140
4.4.3	Driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/797	142
4.4.4	Säkerhetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/798.....	144
4.4.5	Nyheter i det tekniska blocket	146
4.5	Marknadsblocket	149
4.5.1	Allmänt.....	149

	4.5.2	SERA-direktivet	150
	4.5.3	Direktiv (EU) 2016/2370, ändringsdirektivet	152
5		En ny järnvägs­lagstiftning	154
	5.1	Järnvägs­lagen delas upp i fyra nya lagar	154
	5.2	Ny järnvägs­marknadslag	156
	5.3	Ny järnvägs­tekniklag	157
	5.4	Ny järnvägs­säkerhetslag	157
	5.5	Ny lag om nationella järnvägssystem	158
6		Tillämpnings­området för järnvägs­marknadslagen	159
	6.1	Järnvägs­marknadslagens innehåll, syfte och omfattning	159
	6.1.1	Begreppet järnvägs­infrastruktur	161
	6.2	Undantag från järnvägs­marknadslagen	162
	6.2.1	Bakgrund	162
	6.2.2	Verksamheter som undantas från järnvägs­marknadslagen	163
	6.2.3	Regellättnader för vissa järnvägs­företag	165
	6.2.4	Tillträdes­rätt till privatägda anslutnings­linjer och privatägda sidospår	167
	6.2.5	Tjänstetillhandahållare och förvaltare av spår inom anläggningar för tjänster	168
	6.2.6	Lokala lågtrafikerade linjer	169
	6.2.7	Lokal järnvägs­infrastruktur som saknar strategisk betydelse	171
	6.2.8	Undantag för offentlig-privata partnerskap m.m.	172
	6.3	Bemyndigande	174
7		Tillämpnings­området för järnvägs­tekniklagen, järnvägs­säkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem	176
	7.1	Järnvägs­tekniklagen	176
	7.1.1	Lagens tillämpnings­område	176
	7.1.2	Undantag från järnvägs­tekniklagens tillämpnings­område	178
	7.2	Järnvägs­säkerhetslagen	181
	7.2.1	Lagens tillämpnings­område	181
	7.2.2	Undantag från järnvägs­säkerhetslagens tillämpnings­område	183
	7.3	Lagen om nationella järnvägssystem	185
	7.3.1	Lagens tillämpnings­område	185
8		Säkerhets­ansvar och säkerhets­krav	186
	8.1	Järnvägs­säkerhetslagen	186
	8.1.1	Säkerhets­ansvar	186
	8.1.2	Gemensamma säkerhets­mål, gemensamma säkerhets­metoder och gemensamma säkerhets­indikatorer	188
	8.1.3	Säkerhets­styrningssystem	191
	8.1.4	Risk­kontroll	194

8.1.5	Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet	200
8.1.6	Tillgång till utbildning	204
8.1.7	Personalens rätt till kopia av handlingar.....	206
8.1.8	Underhållsansvarig enhet för fordon	206
8.1.9	En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad.....	209
8.1.10	Rapportering av olyckor	210
8.1.11	Årlig säkerhetsrapport	211
8.1.12	Årsrapport om säkerhetsarbetet och årlig säkerhetsplan	212
8.1.13	Föreskrifter om trafikregler för järnväg	213
8.2	Lagen om nationella järnvägssystem.....	213
8.2.1	Säkerhetsansvar	213
8.2.2	Säkerhetsstyrningssystem	214
8.2.3	Riskkontroll	216
8.2.4	Krav på järnvägsmateriel samt anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet	217
8.2.5	Rapportering av olyckor	220
8.2.6	Årlig säkerhetsrapport	221
8.2.7	Föreskrifter om trafikregler för järnväg	222
9	Undersökning av olyckor och tillbud	222
9.1	Utredning av olyckor och tillbud enligt järnvägssäkerhetsdirektivet	222
9.2	Behov av ändringar på grund av direktiv (EU) 2016/798.....	223
10	Tillstånd	229
10.1	Licens för järnvägsföretag	229
10.1.1	Vilka järnvägsföretag som omfattas av kravet på licens	229
10.1.2	Krav för utfärdande av licens och omprövning av licens m.m.	231
10.1.3	Återkallelse av licens.....	233
10.1.4	Bemyndiganden	235
10.2	Tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen	236
10.2.1	Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag	236
10.2.2	Ansökan om och krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg	238
10.2.3	Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg	244
10.2.4	Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare.....	245
10.2.5	Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd	247

	10.2.6	Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett säkerhetstillstånd.....	249
	10.2.7	Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd	250
	10.2.8	Nationella regler	252
10.3		Tillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem	254
	10.3.1	Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag	254
	10.3.2	Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.....	257
	10.3.3	Nationellt infrastrukturtillstånd för infrastrukturförvaltare.....	258
	10.3.4	Krav för utfärdande av ett nationellt infrastrukturtillstånd	260
	10.3.5	Uppdatering och anmälningsskyldighet	261
	10.3.6	Återkallelse av nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturtillstånd	262
11		Delsystem och komponenter	264
	11.1	Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.....	264
	11.1.1	Järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen.....	264
	11.1.2	Väsentliga krav, tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och nationella regler	265
	11.1.3	Undantag från tillämpningen av TSD.....	269
	11.2	EG-kontroll och EG-försäkran	271
	11.2.1	EG-kontroll av delsystem	271
	11.2.2	EG-försäkran om komponenter	274
	11.3	Organ för bedömning av överensstämmelse	275
	11.3.1	Anmälda och utsedda organ	275
	11.3.2	Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter enligt järnvägstekniklagen	278
12		Godkännande enligt järnvägstekniklagen	281
	12.1	Godkännande av fasta installationer.....	281
	12.1.1	Grundläggande krav för godkännande	281
	12.1.2	Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer	286
	12.1.3	Tillfälliga godkännanden.....	288
	12.2	Godkännande av fordon	289
	12.2.1	Bakgrund	289
	12.2.2	Grundläggande krav för att fordon ska få släppas ut på marknaden och prövningssinstanser.....	290
	12.2.3	Tekniska krav för godkännande att släppa ut fordon på marknaden	292
	12.2.4	Tillfälliga godkännanden av fordon	294

12.2.5	Krav på nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fordon	295
12.2.6	Uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordons område för användning	298
12.2.7	Typgodkännande av fordon	299
12.2.8	Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp.....	301
12.2.9	Krav på förnyat typgodkännande.....	302
12.2.10	Möjligheter att förena ett godkännande av fordon med villkor	303
12.2.11	Handläggning av ärenden om godkännanden och samarbete mellan ERA och tillsynsmyndigheten	304
12.2.12	Registrering i fordonsregister och tilldelning av ett europeiskt fordonsnummer.....	306
12.2.13	Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag	307
13	Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem	308
13.1	Godkännande för ibruktagande	308
13.1.1	Grundläggande krav	308
13.1.2	Krav för godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon	311
13.1.3	Tillfälligt godkännande.....	312
13.1.4	Villkor	313
13.2	Tredjepartsgranskning	314
13.2.1	En utomstående granskares bedömning.....	314
13.2.2	Tystnadsplikt	315
13.2.3	Återkallelse av godkännande.....	316
13.2.4	Skyldigheter innan fordon används	316
14	Redovisning av järnvägsverksamhet och krav på infrastrukturförvaltares oberoende	318
14.1	Särskilda redovisningskrav.....	318
14.2	Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende	320
14.2.1	Bakgrund	320
14.3	Krav på oberoende för att säkerställa infrastrukturförvaltares opartiskhet	322
14.3.1	Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende och organisation	322
14.3.2	Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende.....	324
14.3.3	Infrastrukturförvaltares opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll	326
14.3.4	Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltares uppgifter.....	329
14.3.5	Samarbetsavtal.....	330

	14.3.6	Finansiella krav	332
14.4		Särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag.....	333
	14.4.1	Vad som avses med ett vertikalt integrerat företag.....	333
	14.4.2	Vilka som omfattas av de särskilda kraven på oberoende i vertikalt integrerade företag.....	335
	14.4.3	Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag	337
	14.4.4	Styrelseledamöter och andra befattningshavare i vertikalt integrerade företag.....	338
	14.4.5	En annan enhet sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett vertikalt integrerat företag	339
	14.4.6	Finansiella krav vid vinstutdelning i vertikalt integrerade företag	340
	14.4.7	Finansiella krav i fråga om lån och skulder i vertikalt integrerade företag	340
	14.4.8	Finansiella krav om tjänster i vertikalt integrerade företag.....	342
	14.4.9	Krav på redovisning för att säkerställa insyn i vertikalt integrerade företag	342
	14.4.10	Bemyndigande om hantering av gemensamma informationssystem i vertikalt integrerade företag	343
15		Rätt att trafikera, tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter	344
	15.1	Persontrafiken öppnas för konkurrens i Europa	344
	15.1.1	Bakgrund	344
	15.1.2	Rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät	345
	15.2	Tilldelning av infrastrukturkapacitet	349
	15.2.1	Järnvägslagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet.....	349
	15.2.2	Minimipaketet för tillträdestjänster	350
	15.2.3	Undantag från krav på att upprätta en verksamhetsplan	351
	15.2.4	Tidsplan för tilldelning av infrastrukturkapacitet och kapacitet för banarbeten	353
	15.2.5	Yttrande över förslag till tågplan.....	355
	15.2.6	Ad hoc-ansökningar m.m.	356
	15.2.7	Överbelastningsförklaring för kommande tågplanperiod	358
	15.2.8	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	359
	15.3	Infrastrukturförvaltares avgifter	362

15.3.1	Nuvarande bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter förs över till järnvägsmarknadslagen	362
15.3.2	Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och differentiering av avgifter för miljöpåverkan	366
15.3.3	Incitament att utrusta tåg med ETCS	368
15.3.4	Extra avgifter	369
15.3.5	Bokningsavgifter och rabatter.....	369
16	Tjänster	371
16.1	Ett samlat kapitel för tjänster	371
16.1.1	Regellättnad för vissa tjänsteleverantörer.....	372
16.1.2	Biljettförsäljning och informationssystem....	373
16.1.3	Samarbete om genomfartstrafik.....	374
16.1.4	Tillämpning av genomförandeakter om tillträde till tjänster	375
17	Tillsyn.....	376
17.1	Tillsynsmyndighet	376
17.2	Tillsynsmyndighet enligt EU-rätten	377
17.3	Tillsynsmyndighetens olika roller	378
17.4	Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar, handlingar och tillträde.....	381
17.5	Förelägganden	383
17.6	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägsmarknadslagen	385
17.6.1	Tillsyn över tillämpningen av EU:s godskorridorförordning m.m.	385
17.6.2	Prövning av tvister om tillämpningen av järnvägsmarknadslagen	386
17.6.3	Samarbetsavtal enligt järnvägsmarknadslagen	390
17.6.4	Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende.....	391
17.7	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägstekniklagen.....	391
17.7.1	Tillsyn över fasta installationer och fordon	391
17.7.2	Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden enligt järnvägstekniklagen.....	394
17.7.3	Tillsyn över utsedda organ	397
17.7.4	Marknadskontroll	397
17.8	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen	399
17.9	Register.....	402
17.9.1	Register över järnvägsinfrastruktur	402
17.9.2	Fordonsregister.....	403
17.9.3	Rapporteringsskyldighet till fordonsregistret enligt lagen om nationella järnvägssystem	405

17.10	Bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn m.m.	406
18	Ordning, sanktionsavgifter och straff.....	407
18.1	Ordningsbestämmelser	407
18.2	Sanktionsavgifter.....	408
18.2.1	Byte av sanktion – från böter eller fängelse till sanktionsavgift.....	408
18.2.2	Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift.....	410
18.2.3	Nedsättning av sanktionsavgift.....	413
18.2.4	Betalning av sanktionsavgift	414
18.2.5	Överklagandebestämmelser m.m.....	415
18.2.6	Sanktionsavgifter enligt järnvägstekniklagen	416
18.2.7	Sanktionsavgifter enligt järnvägssäkerhetslagen.....	417
18.2.8	Sanktionsavgifter enligt lagen om nationella järnvägssystem.....	420
18.3	Straffbestämmelser	422
19	Omprövning och överklagande	423
19.1	Omprövning enligt järnvägstekniklagen	423
19.2	Omprövning enligt järnvägssäkerhetslagen.....	425
19.3	Överklagande	427
19.3.1	Överklagande av tillsynsmyndighetens beslut	427
19.3.2	Överklagande av ackrediterade certifieringsorgans beslut.....	428
19.4	När tillsynsmyndighetens beslut ska börja att gälla	429
20	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	430
20.1	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen	430
20.2	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen.....	432
20.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägssäkerhetslagen.....	436
20.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen om nationella järnvägssystem.....	439
21	Ändringar i kollektivtrafiklagen till följd av ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning.....	442
21.1	EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen	442
21.2	Ändringsförordningen	443
21.3	Vissa ökade möjligheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg	443
21.4	Bestämmelserna om upphandling av kollektivtrafik behöver inte ändras i övrigt.....	451
21.5	Specifikation av allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik.....	453

21.6	Övriga ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning föranleder inga ändringar i kollektivtrafiklagen	456
21.7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	459
22	Följdändringar i andra lagar	460
23	Konsekvenser	460
23.1	Icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande och möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg	460
23.2	EG-kontroll, godkännande av järnvägsmateriel, säkerhetsrelaterade tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt driftskompatibilitetskrav ...	461
23.3	Säkerhetsmotiverade krav på järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares relation till anlitade entreprenörer och leverantörer.....	465
23.4	Sanktionsavgifter.....	466
23.5	Järnvägsföretag, fordonsägare och andra fordonsinnehavare med ansvar för järnvägsfordons tekniska status.....	467
23.6	Infrastrukturförvaltare, förvaltare av tjänsteanläggningar och leverantörer av tjänster i sådana anläggningar	469
23.7	Små företag och museiföreningar	471
23.8	Konsekvenser för offentlig sektor	472
23.9	Miljön, jämställdheten, sysselsättningen, regional utveckling, integrationspolitiska målsättningar och den kommunala självstyrelsen.....	474
24	Författningskommentar	475
24.1	Inledning.....	475
24.2	Förslaget till järnvägsmarknadslag	475
24.3	Förslaget till järnvägstekniklag	528
24.4	Förslaget till järnvägssäkerhetslag.....	572
24.5	Förslaget till lag om nationella järnvägssystem.....	606
24.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.....	633
24.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov	634
24.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.....	635
24.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.....	636
24.10	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	636
24.11	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken	638
24.12	Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik.....	638

24.13	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	639
24.14	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	639
24.15	Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare.....	644
24.16	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181).....	646
24.17	Förslaget till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519).....	646
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.....	647
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning).....	690
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning).....	748
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2337 av den 14 december 2016 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning.....	796
Bilaga 5	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg.....	798
Bilaga 6	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrning av infrastrukturen.....	808
Bilaga 7	Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.....	825
Bilaga 8	Sammanfattning av promemorian.....	871
Bilaga 9	Promemorians författningsförslag.....	875
Bilaga 10	Förteckning över remissinstanserna.....	961

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. järnvägsmarknadslag,
2. järnvägstekniklag,
3. järnvägssäkerhetslag,
4. lag om nationella järnvägssystem,
5. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.,
6. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
7. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi,
8. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
9. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
10. lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken,
11. lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik,
12. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),
13. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
14. lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare,
15. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181),
16. lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till järnvägsmarknadslag

Häri genom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster åt järnvägsföretag. Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- licens (2 kap.),
- redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (4 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag (5 kap.),
- rätt att utföra och organisera trafik (6 kap.),
- infrastrukturkapacitet (7 kap.),
- infrastrukturförvaltares avgifter (8 kap.),
- tjänster (9 kap.),
- tillsyn (10 kap.),
- överklagande (11 kap.).

Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om licens och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är tillståndsmyndighet enligt artikel 16 och regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU och fullgör de uppgifter som framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktivet och av Europaparlamentets och rådets

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrning av infrastrukturen.

förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Ord och uttryck i lagen

4 § I lagen avses med

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställt för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla en sådan tjänst som avses i 9 kap.,

drift av järnvägsinfrastruktur: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och trafikledning,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

järnvägsföretag: den som 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, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

järnvägsnät: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

tjänsteleverantör: den som ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap.,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som enligt en tågplan får tas i anspråk för att framföra ett tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: en plan över alla tåglägen under en viss angiven period,

väsentliga uppgifter: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur.

Lagens tillämpningsområde

5 § Denna lag ska inte tillämpas på verksamhet vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

Trots första stycket 2 ska 3, 10 och 11 kap. tillämpas för ett järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett sådant järnvägsnät och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag än som avses i första stycket 2.

6 § För ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om järnvägsföretaget har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

7 § För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår ska denna lag inte tillämpas. Om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, tillämpas dock 6, 10 och 11 kap.

8 § För en tjänsteleverantör ska endast 9, 10 och 11 kap. tillämpas. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, när det gäller dessa spår.

9 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en infrastrukturförvaltare för en lokal lågtrafikerad järnvägslinje inte ska tillämpa 4 eller 5 kap. Detta gäller dock endast under förutsättning att linjen

1. inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
2. är högst 100 kilometer lång,
3. huvudsakligen används för godstrafik, och

4. används av endast ett järnvägsföretag eller att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltaren inte heller ska tillämpa 7 eller 8 kap.

10 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en infrastrukturförvaltare för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden inte ska tillämpa 4 kap. 3, 4, 6 eller 7 §, 5 kap. 2–5 §§, 7 eller 8 kap. Ett sådant beslut får, när det gäller skyldighet att upprätta en verksamhetsplan enligt 7 kap. 5 §, även avse infrastrukturförvaltare för regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 3 § andra stycket.

2 kap. Licens

Krav på järnvägsföretag

1 § Ett järnvägsföretag ska ha en licens för sin verksamhet.

Ytterligare bestämmelser om tillstånd för järnvägsföretag finns i 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) och 4 kap. lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Krav för utfärdande av licens

2 § En licens ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämpligt att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och
3. genom en försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i första stycket får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och vilken verksamhet som licensen gäller för.

En licens eller ett annat motsvarande tillstånd som är utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Omprövning av licens

3 § En licens ska omprövas om verksamheten förändras på något väsentligt sätt.

Licensinnehavaren är skyldig att på förhand anmäla sådana förändringar som avses i första stycket till tillsynsmyndigheten.

Återkallelse av licens

4 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,
2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 kap. 3 § andra stycket, eller
3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använt licensen.

5 § Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren, ska tillsynsmyndigheten återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om omprövning av licenser, om tillfälliga licenser och om tillfällig indragning av licenser.

3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

Redovisningsskyldighet och bokföring

1 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra verksamheten.

2 § Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte föras över till andra verksamheter och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

3 § Särskilda bestämmelser om

1. redovisning i vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 10 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer och företag eller organ som kontrollerar en tjänsteleverantör finns i 9 kap. 7 §.

Offentliggörande av redovisning

4 § Den som är skyldig att särredovisa en verksamhet enligt 1 eller 2 § ska offentliggöra den redovisningen.

Undantag från tillämpningsområdet

5 § Detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldigheten att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 9 kap.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisning och bokföring enligt 1 och 2 §§.

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Tillämpningsområde

1 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska inte tillämpa detta kapitel i den utsträckning som det finns avvikande bestämmelser i 5 kap.

Grundläggande skyldighet

2 § En infrastrukturförvaltare ska behandla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt.

Infrastrukturförvaltares organisation och oberoende

3 § En infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att den i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

4 § En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och de befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Krav på opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

5 § En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

6 § En infrastrukturförvaltare får uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

1. opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,
2. kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas, och
3. den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Samarbetsavtal

7 § En infrastrukturförvaltare får ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, såsom sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

Infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal, ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Finansiella krav

Intäkter

8 § Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur får endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

Lån

9 § En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt ge lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Bemyndigande

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

5 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

Vertikalt integrerade företag

1 § Med ett vertikalt integrerat företag avses att

1. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
2. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller
3. en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Med sådan kontroll som avses i första stycket avses detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av

företagskoncentrationer. Däremot avses inte sådan kontroll som utövas av staten över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är oberoende av varandra.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer, där minst en avdelning utför uppgifter som infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster.

Grundläggande skyldigheter i ett vertikalt integrerat företag

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

2 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Detta krav gäller dock inte i sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket.

Väsentliga uppgifter

3 § Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag får inte ha ett avgörande inflytande över de väsentliga uppgifterna.

Särskilda krav på styrelseledamöter och vissa befattningshavare

4 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och en befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får en ersättning som grundar sig på det finansiella resultatet för andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Uppdrag åt en annan enhet att sköta de väsentliga uppgifterna i ett vertikalt integrerat företag

5 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Finansiella krav och krav på finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag

Vinstutdelning

6 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna vinstutdelning i fråga om en vinst som har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till en ägare som utövar kontroll över både infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

Lån

7 § Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag är tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor.

Tjänster

8 § Om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

Skulder

9 § En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i samma vertikalt integrerade företag.

Redovisning

10 § Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 6–9 §§ och 4 kap. 7 och 8 §§ samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser kan kontrolleras.

Redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna mellan olika enheter i det vertikalt integrerade företaget genom att olika verksamheter redovisas separat.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
2. överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag, och
3. gemensamma informationssystem och hur känslig information ska hanteras i vertikalt integrerade företag.

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Trafikeringsrätt

1 § Ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Även andra fysiska eller juridiska personer som har sin hemvist eller sitt 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 7 kap. 9 §, har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt första och andra styckena gäller även på privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

2 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik.

Undantag för viss järnvägsinfrastruktur

3 § Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 1 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd för stads- och förortstrafik.

Bemyndigande

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

7 kap. Infrastrukturkapacitet

Grundläggande skyldigheter

1 § En infrastrukturförvaltare ska behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som har rätt att utföra eller organisera trafik. Infrastrukturförvaltaren ska på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och mot en avgift tilldela den sökande infrastrukturkapacitet i enlighet med denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som en sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- eller driftsförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU framgår en tidsplan som förvaltaren ska följa vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten.

2 § 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 samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får, efter samråd med berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att infrastrukturen har reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur, om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

3 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik ska särskilt beaktas.

Minimipaket av tillträdestjänster

4 § En infrastrukturförvaltare ska ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet rätt att använda denna kapacitet. Vidare ska dessa på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ges tillgång till:

1. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar,
2. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
3. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg, där det finns tillgång till sådan, och
4. all övrig information som behövs för att utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Verksamhetsplan

5 § En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel 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, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

6 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 9 § första stycket ska undantas från kravet i 5 § på att upprätta en verksamhetsplan.

Rapportering av avvikelser

7 § För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 28 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från den användning av infrastrukturen som har fastställts i en tågplan och i ett trafikeringsavtal samt orsakerna till sådana avvikelser.

Beskrivning av järnvägsnät

8 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

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

9 § En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och en effektiv användning av järnvägsinfrastrukturen. Kraven ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

Tilldelningsförfarande

Ansökan

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

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

Infrastrukturkapacitet för banarbeten

11 § Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

Förslag till tågplan

12 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt i de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget ska det även anges vilka tåglägen för internationell trafik som planerats tillsammans med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på de sökandes verksamhet och andra förhållanden av betydelse för de sökande.

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

Samordning

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

Tågplan

14 § Om ansökningarna kan samordnas, ska infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

Infrastrukturförvaltarens tvistlösning

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

Överbelastad infrastruktur

16 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren så snart som

möjligt förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepериод, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 13 §.

Kapacitetsförstärkningsplan

17 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 16 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Extra avgift

18 § Den som betalar en extra avgift enligt 8 kap. 4 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

Prioriteringskriterier

19 § Om möjligheten att enligt 8 kap. 4 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

Ansökan om tågläge inom gällande tågplan

20 § En infrastrukturförvaltare ska besvara en ansökan om enstaka tåglägen inom en gällande tågplan så snart som möjligt men senast inom fem arbetsdagar. Ansökningar som avser mer än enstaka tåglägen ska besvaras så snart som möjligt.

Åtgärder vid störningar och liknande

21 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Infrastrukturförvaltaren ska ha en beredskapsplan i detta syfte.

Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och under den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

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

Tåglägen

23 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanepериод i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses som

överlåtet om den som inte är ett järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglegen under innevarande eller nästkommande tågplanepериод.

24 § Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har använt tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet ska på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om den låga användningen beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Om ett tågläge inte har använts, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglegen.

Ramavtal

25 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet och en infrastrukturförvaltare om användning av infrastrukturen för längre tid än en tågplanepериод (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglegen eller avtalet på något annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre använda infrastrukturen.

26 § Ett ramavtal ska gälla i fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Avtalet får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 3 § andra stycket gälla i 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl, får ett sådant ramavtal ingå för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglegenas kvalitet.

Trafikeringsavtal

27 § I samband med tilldelning av ett tågläge ska infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för användningen av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

28 § Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, som ska gälla vid normala driftförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från den

användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet.

I ett trafikeringsavtal får undantag göras från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,
2. sådana delar av järnvägsnät där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet är obetydlig, och
3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

29 § Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska genast underrätta dem med vilka trafikeringsavtal ingåtts och som är berörda om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

30 § Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

Bemyndigande

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning,
2. beskrivning av järnvägsnät, och
3. beredskapsplaner.

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur

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

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

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

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

3 § Avgifter för användning av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 4 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte något annat följer av 4–8 §§.

4 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en extra avgift för användning av överbelastad infrastruktur för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 17 §, får den extra avgiften inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Ett sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

5 § Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att

– ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som framförandet av ett tåg orsakar, eller

– ge incitament till att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

En differentiering av avgifterna får inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

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

Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt

7 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än de som följer av 3 och 4 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 3 och 4 §§.

Rabatt på avgifter

8 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad.

Infrastrukturförvaltaren får även ge rabatt på avgifter som avser ett bestämt infrastrukturavsnitt, om rabatten kan hänföras till administrativa kostnadsbesparingar.

En rabatt på avgifter ska tillämpas på lika villkor för alla användare i viss trafik.

Bokningsavgifter

9 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har använts.

Avgifter för museitrafik

10 § En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgifter enligt 3 § av den som bedriver museitrafik på järnväg på ideell grund.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag från avgifter,
2. avgiftssamarbete enligt 2 §, och
3. analyser av marknadssegment enligt 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

9 kap. Tjänster

Grundläggande tjänster

1 § En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster) till järnvägsföretag och andra som ansöker om det.

De anläggningar som avses i första stycket är

1. stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, däribland faciliteter för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,
2. godsterminaler,
3. rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling,
4. sidospår för uppställning,
5. underhållsanläggningar, dock inte anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,
6. andra tekniska anläggningar än de som avses i 5 samt anläggningar för rengöring och tvätt,
7. hamnanläggningar med järnvägsanslutning, och
8. bränsledepåer.

Som en grundläggande tjänst avses också tillhandahållande av hjälpmedel för olycksundsättning.

2 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom rimlig tid.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska i förekommande fall och om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

3 § Om en anläggning för tjänster som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon

annan sökande av tjänst har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för ett annat ändamål.

Tilläggstjänster och extratjänster

4 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan som ansöker om en sådan tjänst är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

Tilläggstjänster är

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

Extratjänster 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.

Tillträde för genomfartstrafik

5 § Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan genomfartstrafik.

Avgifter för tjänster

6 § Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för användning av spår inom en anläggning för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg av en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 4 §, om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Krav på oberoende och separata räkenskaper

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst inom en sådan anläggning som avses i 1 § andra stycket 1–4, 7 eller 8 står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och det dominerande företaget eller organet ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

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

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster, och
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

10 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för
 - a) tillsynen,
 - b) bedömningen av ansökningar om licens,
 - c) prövning av tvist enligt 8 §,
 - d) fullgörande av Sveriges skyldighet att lämna uppgifter om förhållanden som regleras i denna lag till Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
 - e) klart definierade statistiska ändamål,
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och
3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad. Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av

förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

3 § Infrastrukturförvaltare samt järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet ska utan uppmaning ge tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

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

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

5 § Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa sådan eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

6 § En befattningshavare som avses i 5 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

Förelägganden

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Prövning av tvist

8 § Ett järnvägsföretag eller den som ansökt om eller beviljats infrastrukturkapacitet eller tillgång till en tjänst får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare, en tjänsteleverantör eller ett vertikalt integrerat företag står i överensstämmelse med 4–9 kap., föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet

i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldelas den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

Tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna i tvisten inom en månad från det att tvisten hänskjutits till myndigheten. Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt och senast sex veckor från det att all relevant information i tvisten har lämnats in, besluta i de frågor som tvisten gäller.

Övervakning av tillämpning av samarbetsavtal

9 § Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 7 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 4 §, och
2. prövning av tvister.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 8 och 9 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

3. Bestämmelserna i 5 kap. 2–4 och 6–10 §§ gäller inte för ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om det i det vertikalt integrerade företaget ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

4. En licens som har beviljats enligt 3 kap. 2 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. denna lag.

5. Ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före ikraftträdandet

och som uppfyller kraven enligt 5 kap. 7 § är tillåtet under förutsättning att lånet betalats ut och betalas av.

6. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

2.2 Förslag till järnvägstekniklag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om tekniska krav för fasta installationer och fordon. Syftet med lagen är att bidra till ett europeiskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (2 kap.),
- godkännande av fasta installationer (3 kap.),
- godkännande av fordon (4 kap.),
- tillsyn och register (5 kap.),
- sanktionsavgifter (6 kap.),
- omprövning och överklagande (7 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem i övrigt och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Trots första stycket 1 ska lagen tillämpas på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät om inte något annat är särskilt föreskrivet.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägsnät och fordon som inte omfattas av denna lag.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska gälla som svensk lag. Den franska texten gäller om originaltexterna skiljer sig åt.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

7 § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av det bihang som avses i 6 § första stycket, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Tillsynsmyndighet

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om godkännande och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten fullgör också de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

delsystem: strukturella eller funktionella delar av Europeiska unionens järnvägssystem,

driftskompatibilitetskomponenter: komponenter i delsystem som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som har ersatts av detta.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. lagens tillämplighet på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät, och

2. sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 6 §.

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

2 kap. Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

Väsentliga krav

1 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD och nationella regler föreskrivna krav om

1. säkerhet,
2. tillförlitlighet och tillgänglighet,
3. hälsa,
4. miljöskydd,
5. teknisk kompatibilitet, och
6. tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Med nationella regler avses föreskrifter som har antagits enligt ett särskilt föreskrivet förfarande för att uppfylla kraven i första stycket.

Delsystem

Krav på EG-kontroll

2 § Innan en fast installation godkänns för att tas i bruk enligt 3 kap. eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap., ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemen uppfyller de krav som framgår av 1 §.

Organ för bedömning av överensstämmelse

3 § EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD ska kontrollen utföras av ett organ som har anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella regler ska kontrollen utföras av ett organ som har utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

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

Kontrollintyg

4 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska utfärda ett kontrollintyg om delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitats för att kontrollera enligt 3 §.

EG-kontrollförklaring

5 § Kraven i 1 § ska anses uppfyllda om den som ansöker om godkännande enligt 3 eller 4 kap., eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, på grundval av det kontrollintyg som avses i 4 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

Driftskompatibilitetskomponenter

Grundläggande krav

6 § Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller krav i TSD enligt 1 § första stycket.

EG-försäkran

7 § De krav som avses i 6 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkran om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämpliga TSD och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz har avgett en EG-försäkran, får den som släpper ut komponenten på marknaden eller som monterar den avge en sådan försäkran.

Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning

8 § Om det krävs enligt TSD, ska EG-försäkran avges på grundval av en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet. Bedömningen ska vara utförd av ett anmält organ. Det anmälda organet ska i de fall det krävs enligt TSD utfärda ett intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD eller är lämplig att använda för järnvägsändamål.

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

Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter m.m.

Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg

9 § Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 4 § har utfärdats konstaterar att delsystemet inte längre uppfyller kraven i TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket, ska organet begära att den som anlitat organet vidtar lämpliga åtgärder så att kraven uppfylls. Om sådana åtgärder inte vidtas, ska organet vid behov begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget.

Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ ska till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation

10 § Det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll eller en sådan bedömning av överensstämmelse eller lämplighet

som avses i 8 § första stycket, har rätt att av den som har anlitat organet i den utsträckning som behövs för att kunna utföra uppdraget få

1. tillträde till lokaler och platser, fordon och annan materiel, och
2. tillgång till handlingar och dokument.

Tystnadsplikt

11 § Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden som den som har anlitat organet tillhandahåller eller som personalen på något annat sätt får tillgång till i samband med uppdraget. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter och motsvarande myndigheter i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. de krav som anges i 1 §,
2. TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD,
3. krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ samt anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, och
4. granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket.

3 kap. Godkännande av fasta installationer

Godkännande att ta fasta installationer i bruk

Grundläggande krav

1 § Fasta installationer får tas i bruk endast om de uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,
2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras med,
3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och
4. när det gäller utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS-utrustning), visar att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat ett förhandsgodkännande.

För delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket ska sökanden ge in ett tekniskt

underlag som visar att tillämpliga krav enligt 2 kap. 1 § första stycket är uppfyllda.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § När en fast installation som har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen, om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,

2. det krävs i TSD eller i en nationell genomförandeplan till TSD, eller

3. det efter godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats, att ett nytt godkännande krävs.

Sökanden ska ge in ett underlag som beskriver moderniseringen eller ombyggnationen till tillsynsmyndigheten, som beslutar om huruvida ett nytt godkännande enligt första stycket ska krävas. Om den fasta installationen innehåller ERTMS-utrustning, ska beslutet fattas efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Tillfälligt godkännande

4 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

5 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fasta installationer och om de krav som ska gälla i stället.

4 kap. Godkännande av fordon

Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Grundläggande krav

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast om det uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten i enlighet med detta kapitel eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ett godkännande gäller för ett visst område (område för användning).

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,

2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla,
3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och
4. visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Prövningsinstans

3 § Ett godkännande enligt 1 § prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

4 § Om ett fordon som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om, krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som fordonet består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,

2. det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det behövs ett nytt godkännande, eller

3. det annars krävs i TSD.

Uppdaterat godkännande

5 § Om området för användning ska utvidgas för ett fordon som redan har godkänts enligt 1 §, krävs ett uppdaterat godkännande. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.

Typgodkännande av fordon

Beviljande av typgodkännande

6 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, med den fördelning av beslutskompetens dem emellan som framgår av 3 §, på ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav på förnyat typgodkännande

7 § Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 6 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av befintliga typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet, beslutar byrån om förnyelse.

En förnyelse sker efter ansökan. Förnyelsen och de kontroller som krävs enligt 6 § i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande

8 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med ett typgodkännande ska utan ytterligare prövning beviljas godkännande enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/250 av den 12 februari 2019 om mallar för EG-försäkningar, EG-intyg samt EG-kontrollförklaringar och kontrollintyg för järnvägens driftskompatibilitetskomponenter respektive delsystem, om utformning av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon och om förfarandena för EG-kontroll av delsystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 201/2011.

Tillfälligt godkännande

9 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

10 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet.

Skyldigheter innan fordon används

Registrering i fordonsregister

11 § Ett fordon ska på begäran av fordonsinnehavaren registreras i ett fordonsregister innan det används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §.

Om fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras enligt 5 kap. 11 §. Om fordonets område för användning omfattar flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i någon av de berörda staterna.

Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

12 § I samband med registrering enligt 11 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer och föra in det i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

13 § Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har

- a) godkänts enligt 1 § samt registrerats och märkts enligt 11 och 12 §§, eller
- b) beviljats ett tillfälligt godkännande enligt 9 §,
 2. fordonet är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och
 3. fordonet är placerat i tåget enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och TSD.

Bemyndiganden

14 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande enligt 1 § och om de krav som ska gälla i stället,
2. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än som anges i 9 §,
3. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät,
4. undantag från krav på registrering enligt 11 §,
5. märkning av fordon i andra fall än som anges i 12 § samt om undantag från krav på märkning, och
6. vad som utgör arbetsfordon och växlingslok samt vilka krav som gäller för sådana fordon.

5 kap. Tillsyn och register

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer, fordon och utsedda organ enligt vad som framgår av detta kapitel.

För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som i sin verksamhet innehar eller använder sådana fasta installationer eller fordon som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen,
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och
3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Tillsyn över fasta installationer och fordon

4 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer och fordon för att säkerställa att de delsystem som en fast installation eller ett fordon består av uppfyller kraven enligt denna lag, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

För gränsöverskridande fasta installationer ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om det vid tillsyn enligt första stycket framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk, finns det i 4 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder.

Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden

5 § Om tillsynsmyndigheten bedömer att de åtgärder som vidtagits enligt detta kapitel eller enligt 4 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet.

Det som anges i första stycket gäller dock endast om det har visats att bristen på överensstämmelse med kraven enligt 4 § första stycket fanns redan vid godkännandet och godkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten.

Fordon som överensstämmer med ett typgodkännande som har återkallats

6 § Om ett typgodkännande återkallas, ska fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med detta typgodkännande dras tillbaka.

Tillsyn över utsedda organ

Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter

7 § Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

Tillsynsmyndigheten har rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler och få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 2 kap. 3 § om att utse ett utsett organ, om organet inte längre uppfyller kraven eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Marknadskontroll

9 § Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § första stycket, får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med en EG-försäkring.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § första stycket får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med en EG-kontrollförklaring.

Register

Infrastrukturregister

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister.

Infrastrukturförvaltare ska till myndigheten lämna ut de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

Fordonsregister

11 § Tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister.

Fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla sådana ändrade förhållanden som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission,
2. en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, eller
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn,
2. järnvägsföretags rapporteringskrav,
3. marknadskontroll,
4. skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper, och

5. skyldigheter att lämna sådana uppgifter som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i sin verksamhet använder

1. en fast installation som inte har godkänts enligt 3 kap., eller
2. ett fordon som inte har godkänts enligt 4 kap.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet,
2. för vilken straff eller annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller
3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utskönningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

7 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte godkänna en fast installation enligt 3 kap. eller ett fordon enligt 4 kap. om den sökande begär det. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt 5 kap. 5 § om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande.

En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärenden enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten. När det gäller beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska dock beslut i omprövningsärendet fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten.

Ett beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft.

6 § Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

2. Ett beslut av tillsynsmyndigheten om undantag från krav på att tillämpa TSD som har meddelats enligt 2 kap. 11 § första stycket eller 12 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller fortfarande.

3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som en fast installation består av gäller fortfarande. Detsamma gäller i fråga om ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk en fast installation enligt 3 kap. krävs dock när en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 3 kap. 3 §.

4. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § 4 gäller inte

a) för projekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

b) till utgången av den 16 juni 2031 för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.

5. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 4 § eller fordonets område för användning ska utvidgas enligt 4 kap. 5 §, dock endast i fråga om det nya området.

6. Ett typgodkännande av fordon enligt 2 kap. 20 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse enligt 2 kap. 21 § samma lag gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 6 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 8 §.

7. Bestämmelserna i 5 kap. denna lag tillämpas även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka det inte krävs godkännanden enligt punkterna 4 och 5.

8. En sanktionsavgift får endast tas ut för överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.

9. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF, appendice G à la Convention)

Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF, appendix G to the Convention)

Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF, bilang G till fördraget)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler ou à être utilisés en trafic international.

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway vehicles, the procedure for the admission to circulation or use in international traffic.

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för godkännande av järnvägsfordon för nyttjande i internationell trafik.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) Annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) Annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent:

- a) "accident" désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'évènements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- b) "admission de type de construction" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

- a) "accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;
- b) "admission of a type of construction" means the right granted by which the competent authority

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler och deras (framtida) bilagor, de enhetliga rättsreglerna APTU och annex(-en) till dem och APTU:s enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) ska följande definitioner gälla:

- a) olycka: en oönskad eller ouppslätlig plötslig händelse eller en viss följd av sådana händelser som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakats av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,
- b) godkännande av konstruktionstyp: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten

- autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction;
- authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- godkänner en konstruktionstyp för ett järnvägsfordon, som grund för godkännande för drift för fordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- c) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise chaque véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires à circuler en trafic international;
- c) "admission to operation" means the right granted by which the competent authority authorises each railway vehicle or other railway material to operate in international traffic;
- c) godkännande för drift: den rätt genom vilken den behöriga myndigheten godkänner varje järnvägsfordon eller annan järnvägsmateriel att användas i internationell trafik,
- d) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.
- d) "Committee of Technical Experts" means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.
- d) tekniska expertutskottet: det utskott som avses i artikel 13 § 1 f i fördraget.
- da) "entité adjudicatrice" désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en oeuvre d'un du projet
- da) "contracting entity" means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a sub-system. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project;
- da) kontraktsenhet: varje enhet, allmän eller privat, som begär utformning och/eller konstruktion eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem. Denna enhet kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare, eller koncessionsinnehavaren som är ansvarig för att genomföra ett projekt,
- e) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;
- e) Contracting State" means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- e) deltagande stat: en medlemsstat i organisationen som inte har avgett någon förklaring avseende dessa enhetliga rättsregler i enlighet med artikel 42 § 1 första meningen i fördraget,
- f) "déclaration" désigne la preuve d'une évaluation effectuée en tout ou partie pour confirmer qu'un véhicule, un type de construction ou un élément de construction respecte les dispositions
- f) "declaration" means the evidence of an assessment or an element of assessments carried out to confirm that a vehicle, a type of construction or an element of construction com-
- f) förklaring: bevis om hela eller en del av en bedömning som gjorts för att bekräfta att ett fordon, en konstruktionstyp eller en del av en konstruktion är i enlighet med bestämmel-

- des Règles uniformes APTU et de ses PTU (y compris les cas spécifiques applicables et les spécifications nationales en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU);
- g) élément de construction" ou "constituant" désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire, dans d'autres matériels ferroviaires ou dans une infrastructure; le concept d'« élément de construction » couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel;
- h) "entité chargée de la maintenance" (ECM) désigne l'entité chargée de la maintenance d'un véhicule, qui est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13; cette définition s'applique aussi à d'autres matériels ferroviaires;
- i) "exigences essentielles" désignent toutes les conditions définies dans les Règles uniformes APTU qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;
- j) "incident" désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation;
- plies with the provisions of the APTU Uniform Rules and its UTP (including applicable specific cases and national requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules);
- g) "element of construction" or "constituent" means any elementary component, group of components, complete or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, other railway material or infrastructure; the concept of an "element of construction" covers both tangible objects and intangible objects such as software;
- h) "entity in charge of maintenance" (ECM) means the entity that is in charge of the maintenance of a vehicle, and is registered as such in the vehicle register according to Article 13; this definition also applies to other railway material;
- i) "essential requirements" means all the conditions set out in the APTU Uniform Rules which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces;
- j) "incident" means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;
- serna i de enhetliga rättsreglerna APTU och att dess UTP (inklusive tillämpliga specialfall och gällande nationella krav enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU),
- g) konstruktionsdelar eller komponenter: varje grundläggande komponent, grupp av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införts eller avses att införas i ett järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel eller infrastruktur; begreppet "konstruktionsdelar" omfattar såväl materiella som immateriella föremål, t.ex. programvara,
- h) underhållsansvarig enhet (ECM): den enhet som är ansvarig för underhållet av ett fordon, och som är registrerad som sådan i det register som anges i artikel 13; denna definition gäller också annan järnvägsmateriel,
- i) väsentliga krav: alla de villkor som finns i de enhetliga rättsreglerna i APTU, som måste uppfyllas av järnvägssystemet, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inklusive gränssnitt,
- j) tillbud: varje händelse, som inte utgör en olycka eller en allvarig olycka, men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten,

- | | | | | | |
|----|--|----|--|----|--|
| k) | “gestionnaire d’infrastructure” désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire; | k) | “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure; | k) | infrastrukturförvaltare: ett företag eller en myndighet som förvaltar en järnvägsinfrastruktur, |
| l) | “trafic international” désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d’au moins deux Etats parties; | l) | international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States; | l) | internationell trafik: trafik med järnvägsfordon på järnvägslinjer som berör minst två deltagande staters territorier, |
| m) | ”enquête” désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l’incident ou l’accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité; | m) | “investigation” means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations; | m) | utredning: ett förfarande som utförs i syfte att förebygga tillbud och olyckor, och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker (handlande, underlåtenhet, händelser eller förhållanden eller en kombination av dessa som ledde fram till tillbudet eller olyckan) och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer, |
| n) | “détenteur” désigne la personne ou l’entité qui, ayant la qualité de propriétaire d’un véhicule ou le droit de l’utiliser, exploite le véhicule comme moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l’article 13; | n) | “keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13; | n) | innehavare: den person eller enhet som, i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt, nyttjar ett fordon som transportmedel och som är registrerad som sådan i fordonsregistret som anges i artikel 13, |
| o) | ”fichier de maintenance” désigne le/les document(s) spécifiant les tâches d’inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule ou sur d’autres matériels ferroviaires, qui est/sont établi(s) conformément aux règles et spécifications des | o) | “Maintenance File” means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a (type of) vehicle or other railway material, which is set up according to the rules and specifications in the UTP including | o) | underhållsjournal: dokument som preciserar de inspektioner och underhållsarbeten som ska utföras på ett (en typ av) fordon eller annan järnvägsmateriel, som är uppställda i enlighet med bestämmelserna och kraven i UTP:n inklusive eventuella gäl- |

PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur;	specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules;	lande specialfall och notifierade nationella tekniska krav i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU,
p) "fichier de relevé de maintenance" désigne la documentation relative à un véhicule ou à d'autres matériels ferroviaires admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule;	p) "Maintenance Record File" means the documentation relating to an admitted vehicle or other railway material, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it;	p) journal över underhållshistorik: den dokumentation som hör till ett godkänt fordon eller annan järnvägsmateriel, som innehåller en förteckning av dess driftshistoria och de inspektioner och underhållsarbeten som utförts på det,
q) "réseau" désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire;	q) "network" means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system;	q) nätverk: de linjer, stationer, terminaler och all slags fasta installationer som krävs för att garantera en säker och kontinuerlig drift av järnvägssystemet,
r) "points ouverts" désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été explicitement traités dans une PTU;	r) "open points" means technical aspects relating to essential requirements which have not explicitly been covered in a UTP;	r) öppna punkter: tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav som inte uttryckligen omfattas av en UTP,
s) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;	s) "other railway material" means any movable railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;	s) annan järnvägsmateriel: varje slag av järnvägsmateriel som är avsedd att nyttjas i internationell trafik och som inte är ett järnvägsfordon,
t) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises par chemin de fer et qui assure la traction ou	t) "rail transport undertaking" means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods or	t) järnvägsföretag: ett privat eller offentligt företag som har tillstånd att transportera personer eller gods eller
- qui assure uniquement la traction;	- which only ensures traction;	- som enbart ansvarar för dragkraften,
u) "infrastructure ferroviaire" (ou juste "infrastructure") désigne	u) "railway infrastructure" (or just "infrastructure") means all	u) järnvägsinfrastruktur (eller enbart infrastruktur): alla järn-

<p>l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;</p>	<p>the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles and other railway material admitted according to these Uniform Rules;</p>	<p>vägslinjer och fasta installationer så länge dessa är nödvändiga för kompatibilitet och en säker omsättning av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler,</p>
<p>v) "matériel ferroviaire" désigne les véhicules ferroviaires, les autres matériels ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;</p>	<p>v) "railway material" means railway vehicles, other railway material and railway infrastructures;</p>	<p>v) järnvägsmateriel: järnvägsfordon, annan järnvägsmateriel och järnvägsinfrastruktur,</p>
<p>w) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;</p>	<p>w) "railway vehicle" means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;</p>	<p>w) järnvägsfordon: ett fordon som rullar på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft,</p>
<p>x) "organisation régionale" désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les Etats parties</p>	<p>x) "regional organisation" means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;</p>	<p>x) regional organisation: en organisation, såsom den definieras i artikel 38 i fördraget, som har den exklusiva kompetens som deltagande stater överlåtit till den,</p>
<p>y) "renouvellement" désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;</p>	<p>y) "renewal" means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;</p>	<p>y) modernisering: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som inte ändrar delsystemets totala prestanda,</p>
<p>ya) "RID" désigne l'Appendice C à la Convention;</p>	<p>ya) "RID" means Appendix C to the Convention;</p>	<p>ya) RID: bilag C till fördraget,</p>
<p>z) "accident grave" désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel</p>	<p>z) "serious accident" means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway in-</p>	<p>z) allvarlig olycka: varje tågkollision eller urspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön,</p>

- roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; « importants dommages » désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS;
- frastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; "extensive damage" means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;
- och varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhethanteringen; med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 1,8 miljoner SDR,
- aa) "cas spécifique" désigne toute partie du système ferroviaire des Etats parties qui nécessite des dispositions particulières dans les PTU, temporaires ou définitives, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ainsi que les véhicules et d'autres matériels ferroviaires exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules et d'autres matériels ferroviaires en provenance ou à destination de pays tiers;
- aa) "specific case" means any part of the rail system of the Contracting States which needs special provisions in the UTP, either temporary or definitive, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles and other railway material strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles and other railway material originating from or destined for third countries;
- aa) specialfall: del av fördragslutande staters järnvägssystem som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller definitiva föreskrifter i UTP:erna, av skäl som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet. Detta kan i synnerhet gälla järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av nätverket, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, liksom fordon och annan järnvägsmateriel som endast är avsedd för lokal, regional eller historisk användning samt fordon och annan järnvägsmateriel på väg till eller från tredjeländer,
- bb) "sous-système" désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- bb) "subsystems" means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;
- bb) delsystem: resultatet av uppdelningen av järnvägssystemet, såsom det framgår i UTP:erna; dessa delsystem, som måste omfattas av väsentliga krav, kan vara strukturella eller funktionella,

- | | | |
|---|--|--|
| <p>cc) "admission technique" désigne la procédure conduite par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international ou pour admettre le type de construction;</p> | <p>cc) "technical admission" means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle or other railway material to operate in international traffic or to authorise the type of construction;</p> | <p>cc) tekniskt godkännande: det förfarande som den behöriga myndigheten tillämpar för att godkänna järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för nyttjande i internationell trafik eller för att godkänna konstruktionstypen,</p> |
| <p>dd) "certificat technique" désigne la preuve officielle du succès d'une admission technique sous la forme d'un certificat de type de conception ou d'un certificat d'exploitation valides;</p> | <p>dd) "technical certificate" means the official evidence of a successful technical admission in the form of a valid Design Type Certificate or a valid Certificate to Operation;</p> | <p>dd) tekniskt intyg: det officiella beviset på ett lyckat tekniskt godkännande i form av ett giltigt konstruktionstyps-intyg eller ett driftsintyg,</p> |
| <p>ee) "fichier technique" désigne la documentation relative au véhicule ou à un autre matériel ferroviaire, contenant toutes ses caractéristiques techniques (caractéristiques du type), y compris un manuel d'utilisation et les caractéristiques nécessaires à l'identification de l'objet/des objets concerné(s);</p> | <p>ee) "Technical File" means the documentation relating to the vehicle or other railway material containing all its (the type's) technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned;</p> | <p>ee) tekniskt underlag: den dokumentation som hänför sig till fordonet eller till annan järnvägsmateriel och som innehåller all (typens) tekniska karakteristika, inklusive en användarmanual och de kännetecknen som är nödvändiga för att identifiera de berörda föremålen,</p> |
| <p>eea) "STP" désignent les spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE et 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire;</p> | <p>eea) "TSP" means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC and 2008/57/EC by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;</p> | <p>eea) TSD: Teknisk Specifikation för Driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiven 96/48/EG, 2001/16/EG och 2008/57/EG genom vilka varje delsystem eller del av ett delsystem omfattas för att uppnå de väsentliga kraven och garantera driftskompatibiliteten i järnvägssystemet,</p> |
| <p>ff) "type de construction" désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires telles que couvertes par un certificat d'examen</p> | <p>ff) "type of construction" means the basic design characteristics of the railway vehicle or other railway material as covered by a single type examination certificate</p> | <p>ff) konstruktionstyp: de grundläggande konstruktionskännetecknen på ett järnvägsfordon eller på annan järnvägsmateriel som omfattas av ett enda undersökningsintyg, beskriv-</p> |

<p>unique décrit dans le module d'évaluation SB des PTU;</p> <p>gg) "réaménagement" désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.</p>	<p>described in assessment module SB of the UTP;</p> <p>gg) "upgrading" means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.</p>	<p>et i bedömningsmodulen SB i UTP:n,</p> <p>gg) ombyggnad: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller del av ett delsystem som förbättrar delsystemets totala prestanda.</p>
---	---	---

Article 3
Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux:

- a) prescriptions de construction contenues dans les PTU,
- b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID,
- c) conditions particulières d'admission selon l'article 7a.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'éléments de construction.

Article 3a
Interaction avec d'autres accords internationaux

§ 1 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires mis en service conformément à la législation de la Communauté européenne (CE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les Etats parties

Article 3
Admission to international traffic

§ 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.

§ 2 The technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy

- a) the construction prescriptions contained in the UTP,
- b) the construction and equipment prescriptions contained in RID,
- c) the special conditions of an admission under Article 7a.

§ 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of elements of construction..

Article 3a
Interaction with other international agreements

§ 1 Railway vehicles and other railway material which have been placed in service according to applicable European Community (EC) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules

Artikel 3
Godkännande för internationell trafik

§ 1 Varje järnvägsfordon måste för att få nyttjas i internationell trafik vara godkänt i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

§ 2 Det tekniska godkännandet ska ha till ändamål att kontrollera att järnvägsfordonen uppfyller

- a) konstruktionsföreskrifterna i UTP:n,
- b) konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID,
- c) de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a.

§ 3 Vad som sägs i §§ 1 och 2 samt följande artiklar ska också tillämpas på tekniskt godkännande av komponenter.

Artikel 3a
Interaktion med andra internationella instrument

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har satts i användning av tillämplig lagstiftning från den Europeiska gemenskapen (EG) och motsvarande nationell lagstiftning ska anses godkända för användning av alla deltagande stater i enlighet med dessa enhetliga rättsregler

conformément aux présentes Règles uniformes

- | | | |
|--|---|---|
| a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes, et | a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and | a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga TSD:n och den motsvarande UTP:n och |
| b) à condition que la panoplie des STI applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et | b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle or other railway material was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and | b) under förutsättning att de tillämpliga TSD:erna, i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och |
| c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure et | c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and | c) under förutsättning att dessa TSD:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och |
| d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation. | d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation. | d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag. |

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to Article 6 § 4.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska artikel 6 § 4 tillämpas på fordonet eller den andra järnvägsmaterielen.

§ 2 Les véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme mis en service dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne

§ 2 Railway vehicles and other railway material which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as placed in service in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community in the case of

§ 2 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som har godkänts enligt dessa enhetliga rättsregler ska anses som godkända för ibruktagande i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen

- | | | |
|--|---|--|
| a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes et | a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and | a) vid full överensstämmelse mellan bestämmelserna i den tillämpliga UTP:n och den motsvarande TSD:n och |
|--|---|--|

- | | | |
|---|--|---|
| <p>b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule et</p> | <p>b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle or other railway material was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and</p> | <p>b) under förutsättning att de tillämpliga UTP:erna i enlighet med vilken eller vilka järnvägsfordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkändes, omfattar alla aspekter av det aktuella delsystemet som är en del av fordonet och</p> |
| <p>c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure, et</p> | <p>c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and</p> | <p>c) under förutsättning att dessa UTP:er inte innehåller öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen och</p> |
| <p>d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation.</p> | <p>d) provided the vehicle or other railway material is not subject to a derogation.</p> | <p>d) under förutsättning att fordonet eller den andra järnvägsmaterielen inte är föremål för ett undantag.</p> |

Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule ou le matériel ferroviaire sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les Etats membres de la Communauté européenne et dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

If these conditions are not fulfilled, the vehicle or other railway material shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Member States of the European Community and in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

Om dessa villkor inte är uppfyllda ska fordonet eller den andra järnvägsmaterielen godkännas i enlighet med gällande lag i Europeiska gemenskapens medlemsstater samt de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 3 L'admission à l'exploitation, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires utilisés dans les Etats membre de la Communauté européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux Etats parties appliquant la législation de la Communauté européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci.

§ 3 The admission to operation, the operation and the maintenance of railway vehicles and other railway material being used only in Member States of the European Community are regulated by the applicable Community and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

§ 3 Godkännandet för drift, driften och underhållet av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel som används enbart i Europeiska gemenskapen regleras av tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt. Denna bestämmelse tillämpas också på deltagande stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen.

§ 4 Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisation des types de véhicules.

§ 5 Une entité chargée de la maintenance (ECM) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de la Communauté européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14a (5) de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2.

*Article 4
Procédure*

§ 1 L'admission technique d'un véhicule s'effectue:

- a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,
- b) soit, en deux étapes successives, en octroyant
 1. l'admission de type de construction à un type de construction donné,
 2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Les évaluations de la conformité d'un véhicule ou d'un élément de construction aux dispositions des

§ 4 §§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions/authorisations of vehicle types.

§ 5 An entity in charge of maintenance (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Community and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EC Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2.

*Article 4
Procedure*

§ 1 Technical admission of a vehicle shall be carried out

- a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,
- b) or, in two successive stages, by the granting
 1. of admission of a type of construction to a given type of construction,
 2. subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure verifying that they are of this type.

§ 2 The assessments of the conformity of a vehicle or an element of construction with the provisions of the

§ 4 1–2 §§ tillämpas också på godkännande/auktorisering av fordonstyper.

§ 5 En underhållsansvarig enhet (ECM) för en godsvagn som certifierats i enlighet med artikel 15 § 2 ska anses som certifierad i enlighet med tillämplig gemenskapsrätt och nationell rätt och vice versa vid full överensstämmelse mellan certifieringssystemen som antagits genom artikel 14a(5) i Europeiska Järnvägs-säkerhetsdirektivet 2004/49/EG och de regler som antagits av tekniska expertutskottet enligt artikel 15 § 2.

*Artikel 4
Förfarande*

§ 1 Tekniskt godkännande av ett fordon ska ske

- a) antingen i ett enda steg, genom att bevilja ett visst enskilt fordon godkännande för drift,
- b) eller i två successiva steg, genom att
 1. bevilja en viss konstruktionstyp godkännande av konstruktionstyp,
 2. och därefter bevilja enskilda fordon som motsvarar denna konstruktionstyp godkännande för drift genom ett förenklat förfarande som bekräftar att de tillhör denna typ.

§ 2 Bedömningarna av ett fordon eller en beståndsdel överensstämmer med bestämmelserna i den UTP på

PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en modules d'évaluation, chacun attesté par une déclaration. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 3 Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie en question.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités prévues au § 1 peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur Etat, en tout ou partie à des organismes reconnus aptes ayant leur siège dans leur Etat, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les déclarations correspondantes.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de la maintenance (ECM),
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction

UTP on which the admission is based may be divided into assessment elements each evidenced by a declaration. The assessment elements and the format of the declaration shall be defined by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

Article 5
Competent authority

§ 1 The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to bodies with residence in their State recognised as suitable, competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding declarations.

The transfer of competence to

- a) a rail transport undertaking,
- b) an infrastructure manager,
- c) a keeper,
- d) an entity in charge of maintenance (ECM),
- e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manu-

vilken godkännandet grundas sig kan delas upp i bedömningsmoment som vart och ett atteras av en förklaring. Bedömningsmomenten och förklarings utformning ska bestämmas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Gällande bestämmelser i den aktuella deltagande staten ska tillämpas på förfarandet för tekniskt godkännande av järnvägsinfrastruktur.

Artikel 5
Behörig myndighet

§ 1 Det tekniska godkännandet ska åligga den nationella eller internationella myndighet som är behörig på området enligt gällande lagar och bestämmelser i varje deltagande stat.

§ 2 De myndigheter som avses i § 1 får eller, beroende på tillämpliga bestämmelser i staten, ska överlåta befogenheten att helt eller delvis genomföra förfarandet för bedömning av överensstämmelse, inklusive utfärdandet av motsvarande förklaringar, på erkända organ som anses lämpliga.

Överlåtelse av befogenhet till

- a) ett järnvägsföretag,
- b) en infrastrukturförvaltare,
- c) en innehavare,
- d) en underhållsansvarig enhet (ECM),
- e) en konstruktör eller tillverkare av järnvägsmateriel som direkt eller indirekt deltar i tillverkning av järnvägsmateriel,

de matériels ferroviaires, y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3 Pour être reconnus aptes, les organismes mentionnés au § 2 doivent remplir les conditions suivantes:

- a) l'organisme doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique, et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés; son directeur et le personnel responsable de la réalisation des évaluations ou de l'établissement des certificats et déclarations ne doivent pas se retrouver impliqués, que ce soit directement ou en tant que représentants habilités, dans la conception, la fabrication, la construction ou la maintenance des constituants, des véhicules ou des matériels ferroviaires ou dans l'utilisation de ces derniers. Ceci n'exclut pas pour autant la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant ou constructeur et ledit organisme.
- b) L'organisme et le personnel responsable des évaluations effectuent les évaluations avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique possible et ne doivent faire l'objet ni de pressions, ni d'incitations, en particulier de nature financière, qui

facture of railway material, including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

§ 3 In order to be recognised as suitable the bodies mentioned in § 2 must fulfil the following conditions:

- a) The body must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity; its Director and the staff responsible for carrying out the assessments or issuing certificates and declarations may not become involved, either directly or as authorised representatives, in the design, manufacture, construction or maintenance of the constituents, vehicles or railway material or in the use thereof. This does not exclude the possibility of an exchange of technical information between the manufacturer or constructor and that body.
- b) The body and the staff responsible for the assessments shall carry out the assessments with the greatest possible professional integrity and the greatest possible technical competence and shall be free of any pressure and incentive, in particular of a financial nature, which could affect

Inklusive dotterbolag till nämnda enheter ska vara förbjudet.

§ 3 För att ett organ som anges i § 2 ska erkännas måste följande villkor vara uppfyllda:

- a) Organet måste vara oberoende från varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande och upphandlingsenhet i sin organisation, legala struktur och beslutsordning; dess direktör och personal ansvarig för att utföra bedömningar eller utfärda intyg, får inte bli direkt eller såsom auktoriserade representanter involverade i design, tillverkning, konstruktion eller underhåll av komponenter, fordon eller järnvägsmateriel eller i användningen av dessa. Detta utesluter inte möjligheten till ett utbyte av teknisk information mellan tillverkare eller konstruktör och det organet.
- b) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska utföra bedömningarna med största möjliga yrkesmässiga integritet och största möjliga tekniska kompetens och ska vara fri från varje påtryckning eller incitament, i synnerhet av finansiellt slag, som skulle kunna påverka

pourraient affecter leur jugement ou les résultats de leur inspection, en particulier de la part de personnes ou de groupes de personnes affectés par les résultats des évaluations.	their judgement or the results of their inspection, in particular from persons or groups of persons affected by the results of the assessments.	deras omdöme eller resultatet av deras undersökning, särskilt från sådana personer eller grupper av personer som påverkas av bedömningsresultatet.
c) En particulier, l'organisme et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.	c) In particular, the body and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents.	c) Organet och personalen som är ansvarig för bedömningarna ska i synnerhet vara funktionellt oberoende av de organ som ansvarar för utredningarna vid olyckor.
d) L'organisme emploie le personnel et possède les moyens nécessaires pour pouvoir exécuter de manière appropriée les tâches technico-administratives liées aux évaluations; il doit avoir également accès à l'équipement requis pour des évaluations exceptionnelles.	d) The body shall employ staff and possess the means required to perform adequately the technical and administrative tasks linked to the assessments; it shall also have access to the equipment needed for exceptional assessments.	d) Organet ska anställa den personal och ha de medel som krävs för att på ett adekvat sätt utföra de tekniska och administrativa uppgifter som är förenade med bedömningarna; det ska också ha tillgång till den utrustning som krävs för särskilda bedömningar.
e) Le personnel responsable des évaluations possède - une formation technique et professionnelle appropriée, - une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux évaluations qu'il effectue et une pratique suffisante de ces évaluations et - l'aptitude à établir les certificats, comptes rendus et rapports constituant le compte-rendu formel des évaluations conduites.	e) The staff responsible for the assessments shall possess - proper technical and vocational training, - satisfactory knowledge of the requirements relating to the assessments that they carry out and sufficient practice in those assessments and - the ability to draw up the certificates, records and reports which constitute the formal record of the assessments conducted.	e) Personalen ansvarig för bedömningarna ska ha - lämplig teknisk och yrkesmässig utbildning, - tillfredsställande kunskap om de krav som hänför sig till bedömningarna som de utför och tillräcklig praktisk övning i hur man utför dessa bedömningar och - förmåga att utarbeta de intyg, förteckningar och rapporter som utgör det formella dokumentet för den utförda bedömningen.
f) L'indépendance du personnel responsable des évaluations est garantie. Aucun agent ne peut être rémunéré sur la base du nombre d'évaluations effec-	f) The independence of the staff responsible for the assessments shall be guaranteed. No official must be remunerated on the basis of the number of assessments performed or of the	f) Den personal som är ansvarig för bedömningarna ska garanteras oberoende. Ingen tjänsteman får ersättas på grundval av antalet utförda bedömningar

tuées ou des résultats de ces évaluations.

g) L'organisme souscrit une assurance de responsabilité civile, à moins que ladite responsabilité ne soit couverte par l'Etat en vertu de la législation nationale ou à moins que les évaluations ne soient effectuées directement par l'Etat partie.

h) Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel concernant tout ce qui vient à sa connaissance dans l'exercice de ses fonctions (à l'exception des autorités administratives compétentes dans l'Etat dans lequel elles exercent ces activités) conformément aux présentes Règles uniformes ou toute exigence légale et/ou réglementations de l'Etat partie, y compris, au besoin, la législation de la Communauté européenne.

§ 4 Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie aux autorités effectuant l'admission technique.

§ 5 Un Etat partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des Etats appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne, à ce que le Secrétaire général soit informé des organismes responsables de la réalisation des évaluations, vérifications et homologations, en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et

results of those assessments.

g) The body shall procure civil liability insurance unless that liability is covered by the State under national law or unless the assessments are carried out directly by that Contracting State.

h) The staff of the body shall be bound by professional secrecy with regard to everything they learn in the performance of their duties (with the exception of the competent administrative authorities in the State where they perform those activities) in pursuance of these Uniform Rules or any legal requirement and/or regulations of the Contracting State, including, where appropriate, the law of the European Community.

§ 4 The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the authorities carrying out technical admission.

§ 5 A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Community or in the law of the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community, that the Secretary General is informed of the bodies responsible for carrying out the assessments, verifications and approvals, indicating each body's area of responsibility. The Secretary General

eller för resultatet av dessa bedömningar.

g) Organet ska skaffa en ansvarsförsäkring, om inte ansvaret täcks av staten enligt nationell rätt eller bedömningarna utförs direkt av den deltagande staten.

h) Organets personal lyder under sekretess vad avser allt den får reda på under utförandet av sina uppgifter (med undantag för de behöriga administrativa myndigheterna i den stat där uppgifterna utförs) i enlighet med dessa enhetliga rättsregler eller varje annat rättsligt krav och/eller bestämmelser i den deltagande staten, vilket inkluderar, när det är tillämpligt, gemenskapsrätten.

§ 4 Reglerna i § 3 ska tillämpas också på de myndigheter som utfärdar tekniskt godkännande.

§ 5 En deltagande stat ska se till att generalsekreteraren informeras om de organ som är ansvariga för bedömningarna, kontrollerna och godkännandena, antingen genom notifiering eller, om det är tillämpligt, på det sätt gemenskapsrätten eller lagen i de stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med Europeiska gemenskapen föreskriver. Varje organs ansvarsområde ska anges. Generalsekreteraren ska publicera en lista över

tient à jour une liste des organismes, de leur numéro d'identification et de leurs domaines de responsabilité.

§ 6 Tout Etat partie garantit la surveillance adéquate des organismes mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7 Un Etat partie qui considère qu'une autorité d'évaluation ou d'homologation d'un autre Etat partie, ou qu'un organisme auquel il a transféré sa compétence, ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'Etat partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'Etat partie de suspendre ou de retirer les homologations délivrées sur la base des travaux effectués par l'organisme ou l'autorité en question.

Article 6
Validité des certificats techniques

§ 1 Les certificats techniques délivrés par l'autorité compétente d'un Etat partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres Etats parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats sont régies par les conditions

shall publish a list of bodies, their identification numbers and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

§ 6 A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the bodies indicated in § 2 and shall withdraw the competence from a body which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 7 Should a Contracting State consider that an assessing or approving authority of another Contracting State, or a body having competence transferred from it, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the body to retain the status conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw approvals made on the basis of work done by the body or by the authority in question.

Article 6
Validity of technical certificates

§ 1 Technical certificates issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use on the territories of those other States shall be subject

organen, deras identifikationsnummer och ansvarsområde, samt ska hålla listan uppdaterad.

§ 6 Varje deltagande stat ska se till att utöva tillsyn över organen som anges i § 2 och för det fall ett organ inte uppfyller kraven i § 3 återkalla befogenheten från det organet. I ett sådant fall ska staten omedelbart underrätta generalsekretären om detta.

§ 7 Om en deltagande stat skulle anse att en bedömnings- eller godkännandemyndighet i en annan deltagande stat, eller ett organ som har fått sin befogenhet från det, inte uppfyller kraven i § 3 ska frågan läggas fram i tekniska expertutskottet som, inom fyra månader, ska underrätta den aktuella deltagande staten om vilka ändringar på organet som är nödvändiga för att det ska behålla sin status. I samband härmed får tekniska expertutskottet besluta att beordra den deltagande staten att tills vidare upphäva eller återkalla godkännanden som grundar sig på arbete utfört av organet eller myndigheten i fråga.

Artikel 6
Tekniska intygs giltighet

§ 1 Tekniska intyg som utfärdats i enlighet med dessa enhetliga rättsregler av den behöriga myndigheten i en deltagande stat, ska vara giltiga i alla övriga deltagande stater. Spridningen och användningen på dessa staters territorium ska dock vara

spécifiées dans le présent article.

§ 2 Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3 Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables permet à ce véhicule de circuler librement sur le territoire d'autres Etats parties à condition que

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- b) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

- § 4 a) Si, dans un Etat partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui
- est sujet à un cas spécifique, à un point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou
 - n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à

to the conditions specified in this Article.

§ 2 An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

§ 3 Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall permit the vehicle free circulation on the territories of other Contracting States provided that

- a) all essential requirements are covered in these UTP and
- b) the vehicle is not subject to
 - a specific case or
 - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure or
 - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

- § 4 a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is
- subject to a specific case, an open point which is related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or
 - not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or

underställda de villkor som anges i denna artikel.

§ 2 Ett godkännande för drift tillåter endast järnvägsföretaget att nyttja fordonet på infrastruktur som är kompatibel med fordonet i enlighet med fordonets specifikationer och andra krav i godkännandet; det är järnvägsföretagets ansvar att tillse detta.

§ 3 Utan tillämpning av artikel 3a, ska ett godkännande för drift som utfärdats för ett fordon som är i överensstämmelse med den tillämpliga UTP:n innebära att fordonet tillåts att fritt röra sig på andra deltagande staters territorium under förutsättning att

- a) alla väsentliga krav är uppfyllda i dessa UTP:er och
- b) fordonet inte är föremål för
 - ett specialfall eller
 - öppna punkter som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller
 - ett undantag.

Villkor för den fria rörligheten kan också vara specificerade i den relevanta UTP:n.

- § 4 a) Om det i en deltagande stat har utfärdats ett godkännande för drift för ett fordon som är
- föremål för ett specialfall, en öppen punkt som hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen eller ett undantag eller
 - inte i överensstämmelse med UTP:n om rullande materiel och

<p>toutes autres dispositions pertinentes, ou</p> <p>b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU, les autorités compétentes des autres Etats peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.</p>	<p>b) where not all essential requirements are covered in the UTP, the competent authorities of the other States may ask the applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.</p>	<p>alla andra relevanta bestämmelser eller</p> <p>b) om inte alla väsentliga krav är täckta av UTP:n, kan de behöriga myndigheterna i andra stater fråga sökanden om ytterligare teknisk information, såsom riskanalys och/eller fordonstest innan de beviljar ett kompletterande godkännande för drift.</p>
<p>Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.</p>	<p>For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.</p>	<p>För den del av fordonet som är i enlighet med en UTP eller delar av en sådan, måste den behöriga myndigheten acceptera de kontroller som andra behöriga myndigheter gjort i enlighet med UTP:n. För den andra delen av fordonet ska den behöriga myndigheten ta hänsyn till den jämförelsetabell som anges i artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.</p>
<p>Le respect</p> <p>a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,</p> <p>b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique et</p> <p>c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure, ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.</p>	<p>The fulfilment of</p> <p>a) identical provisions and provisions declared equivalent,</p> <p>b) provisions not related to a specific case and</p> <p>c) provisions not related to the technical compatibility with infrastructure, shall not be assessed again.</p>	<p>Uppfyllelsen av</p> <p>a) identiska bestämmelser och bestämmelser som förklarats likvärdiga,</p> <p>b) bestämmelser som inte hänför sig till specialfall och</p> <p>c) bestämmelser som inte hänför sig till den tekniska kompatibiliteten med infrastrukturen ska inte bedömas på nytt.</p>
<p>§ 5 Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.</p>	<p>§ 5 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.</p>	<p>§ 5 2–4 §§ ska tillämpas också på godkännande av typkonstruktion.</p>
<p><i>Article 6a</i> <i>Reconnaissance de la documentation procédurale</i></p>	<p><i>Article 6a</i> <i>Recognition of procedural documentation</i></p>	<p><i>Artikel 6a</i> <i>Erkännande av dokumentation från förfarandet</i></p>

§ 1 Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les Etats parties.

§ 2 Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

Article 6b
Reconnaissance des tests techniques et fonctionnels

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de relevé de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Article 7
Prescriptions applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre:

- aux PTU et
- si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 1 Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

§ 2 If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

Article 6b
Recognition of technical and operational tests

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTP concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance record files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

Article 7
Prescriptions applicable to vehicles

§ 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy

- the UTP and
- where applicable, the provisions contained in RID.

§ 1 Bedömningar, förklaringar och annan dokumentation som gjorts i enlighet med dessa enhetliga rättsregler ska erkännas såsom ovedersägliga av myndigheter och behöriga organ, järnvägsföretag, innehavare och infrastrukturförvaltare i alla deltagande stater.

§ 2 Om ett krav eller en bestämmelse har förklarats likvärdig i enlighet med artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna i APTU ska inte de bedömningar och tester som redan gjorts göras om.

Artikel 6b
Erkännande av tekniska test och driftstest

Tekniska expertutskottet får anta regler som ska införas i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och krav som ska införas i en eller flera UTP:er som rör bestämmelser om och det ömsesidiga erkännandet av tekniska inspektioner, journaler för underhållshistorik för godkända fordon och driftstest såsom bromsprov.

Artikel 7
Konstruktionsföreskrifter tillämpliga på fordon

§ 1 För att godkännas för nyttjande i internationell trafik ska järnvägsfordonen uppfylla

- UTP:n och
- om det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'Etat dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3 Si les PTU ne couvrent pas l'ensemble des exigences essentielles ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

*Article 7a
Déroations*

La Commission d'experts techniques adopte des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux dispositions de l'article 7 et les méthodes d'évaluation qui peuvent être ou sont utilisées.

*Article 8
Prescriptions applicables à l'infrastructure ferroviaire*

§ 1 Pour garantir qu'un véhicule ferroviaire admis à circuler en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, circulera en toute sécurité sur l'infrastructure ferroviaire et qu'il sera compatible avec

§ 2 In the absence of UTP applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in which an application for technical admission is made.

§ 3 If the UTP do not cover all essential requirements or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

- a) the provisions contained in the UTP,
- b) where applicable, the provisions contained in RID and
- d) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

*Article 7a
Derogations*

The Committee of Technical Experts shall adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from the provisions of Article 7 and for the assessment methods that may or shall be used.

*Article 8
Prescriptions applicable to railway infrastructure*

§ 1 To ensure that a railway vehicle admitted to international traffic in accordance with these Uniform Rules will run safely on and be compatible with the railway infrastructure to be used this railway infrastructure must satisfy

§ 2 Om det inte finns några bestämmelser i UTP:erna som är tillämpliga på delsystemet, ska det tekniska godkännandet grundas på tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU i den deltagande stat där ansökan om tekniskt godkännande görs.

§ 3 Om inte UTP:n täcker alla väsentliga krav eller vid specialfall eller öppna punkter, ska det tekniska godkännandet grundas på

- a) bestämmelserna i UTP:n
- b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID
- c) tillämpliga nationella tekniska krav som är gällande i enlighet med artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

*Artikel 7a
Undantag*

Tekniska expertutskottet ska anta riktlinjer eller tvingande regler för undantag från artikel 7 och för de bedömningsmetoder som får eller ska användas.

*Artikel 8
Föreskrifter tillämpliga på järnvägsinfrastruktur*

§ 1 För att se till att ett järnvägsfordon som godkänts för internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler kommer att köra säkert och vara kompatibelt med järnvägsinfrastrukturen som ska användas måste

elle, l'infrastructure ferroviaire doit répondre

- a) aux dispositions contenues dans les PTU et
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID.

§ 2 L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3 Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

*Article 9
Prescriptions
d'exploitation*

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les PTU.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les PTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

*Article 10
Demande et octroi de
certificats techniques,
déclarations et conditions
afférentes*

- a) the provisions contained in the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID.

§ 2 Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.

§ 3 Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

*Article 9
Operation prescriptions*

§ 1 The rail transport undertakings which operate railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be required to comply with the prescriptions relating to the operation of a vehicle in international traffic, specified in the UTP.

§ 2 The undertakings and administrations which manage infrastructure in the Contracting States, including operational safety and control systems, intended and suitable for operation in international traffic, shall be required to comply with the technical prescriptions specified in the UTP and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

*Article 10
Application and granting of
technical certificates and
declarations and related
conditions*

denna järnvägsinfrastructure uppfylla kraven i

- a) bestämmelserna i UTP:n och
- b) när det är tillämpligt, bestämmelserna i RID.

§ 2 På godkännande av infrastruktur och på tillsyn av underhållet av infrastrukturen ska bestämmelserna i den deltagande stat där infrastrukturen finns tillämpas.

§ 3 Artikel 7 och 7a är tillämpliga också på infrastruktur.

*Artikel 9
Driftföreskrifter*

§ 1 De järnvägsföretag som nyttjar ett järnvägsfordon som är godkänt för nyttjande i internationell trafik ska vara skyldiga att följa de föreskrifter för drift av ett fordon i internationell trafik som återfinns i UTP:n.

§ 2 De företag eller myndigheter som förvaltar infrastruktur i de deltagande staterna, inbegripet säkerhets- och trafiklednings-systemen, som är avsedd och lämpad att nyttjas i internationell trafik, ska vara skyldiga att följa de tekniska föreskrifterna i UTP:n och alltid uppfylla dem vid uppbyggnad eller förvaltning av denna infrastruktur.

*Artikel 10
Ansökan och beviljande av
tekniska intyg och
förklaringar och därtill
hänförliga villkor*

§ 1 L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 2 Une demande de certificat technique peut être faite par:

- a) le constructeur,
- b) une entreprise de transport ferroviaire,
- c) le détenteur du véhicule,
- d) le propriétaire du véhicule.
- e) le gestionnaire de l'infrastructure.

§ 3 La demande de certificat technique, y compris les déclarations appropriées, peut être faite auprès de toute autorité compétente ou de tout organisme de l'un des Etats parties, dans le cadre des compétences prévues à l'article 5.

§ 4 Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les Etats parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités et les organismes d'évaluation compétents doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 5 L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'Etat dans lequel l'admission est octroyée. L'exécution d'admissions techniques aux fins de profit est prohibée.

§ 1 The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.

§ 2 An application for a technical certificate may be made by:

- a) the manufacturer,
- b) a rail transport undertaking,
- c) the keeper of the vehicle,
- d) the owner of the vehicle.
- e) the infrastructure manager.

§ 3 The application for a technical certificate, including appropriate declarations, may be made to any competent authority or body within its competence referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 4 If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing bodies involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

§ 5 All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the approval is granted. Carrying out technical admissions for profit shall not be permitted.

§ 1 Beviljandet av ett tekniskt intyg ska vara kopplat till ett järnvägsfordons konstruktionstyp eller till järnvägsfordonet självt.

§ 2 Ansökan om tekniskt intyg kan inges av

- a) tillverkaren,
- b) ett järnvägsföretag,
- c) järnvägsfordonets innehavare,
- d) fordonets ägare,
- e) infrastrukturförvaltaren.

§ 3 Ansökan om tekniskt intyg, inklusive lämpliga förklaringar, kan inges till en myndighet eller ett behörigt organ i någon av de deltagande staterna, som är behörig enligt artikel 5.

§ 4 Om artikel 6 § 4 är tillämplig på fordonet, ska sökanden ange de deltagande stater (eller, om det är tillämpligt, linjer) i vilka de tekniska intygen krävs för att tillåta fri rörlighet; i detta fall ska de behöriga myndigheterna och organen som involverats samarbeta för att underlätta förfarandet för sökanden.

§ 5 Sökanden ska svara för alla kostnader för godkännandeförfarandet, om inte gällande lagar och föreskrifter i den stat där godkännandet beviljas föreskriver något annat. Det är inte tillåtet att göra vinst på att utföra tekniska godkännanden.

§ 5a L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de non-discriminatoire.

§ 6 Le demandeur élabore et joint à sa demande un fichier technique et un fichier de maintenance contenant les informations requises dans les PTU. L'organisme d'évaluation vérifie, corrige et ajoute des informations appropriées à ces fichiers afin qu'ils reflètent les propriétés du véhicule.

§ 7 Chaque évaluation effectuée est décrite par l'évaluateur dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8 Celui qui demande un certificat d'exploitation par la procédure d'admission technique simplifiée (article 4, § 1, lettre b)) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

§ 9 Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10 En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'ab-

§ 5a All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.

§ 6 The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File and a Maintenance File containing the information required in the UTP. The assessing body shall check, correct and add appropriate information to these files in order that the files reflect the properties of the vehicle.

§ 7 Every assessment carried out shall be documented by the assessor in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.

§ 8 A person who applies for a Certificate of Operation by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, b)), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.

§ 9 A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 10 If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if

§ 5a Alla beslut, bedömnings- och tester etc. ska utföras på ett icke-diskriminerande sätt.

§ 6 Sökanden ska ta fram och bifoga det tekniska underlaget och en underhållsjournal som innehåller den information som krävs enligt UTP:n till sin ansökan. Bedömningsorganet ska kontrollera, rätta och lägga till lämplig information till dessa dokument så att de avspeglar fordonets egenskaper.

§ 7 Varje bedömning som utförs ska dokumenteras av bedömningsorganet i en bedömningsrapport, som ska motivera bedömningarna som utförts samt ange de bestämmelser som legat till grund för bedömningen och om föremålet för bedömningen godkänts eller inte.

§ 8 Den som ansöker om driftsintyg enligt det förenkade förförandet för tekniskt godkännande (artikel 4 § 1 b), ska till sin ansökan foga intyget om konstruktionstyp, upprättat i enlighet med artikel 11 § 2, och på lämpligt sätt visa att de fordon för vilka han ansöker om driftsintyg motsvarar denna konstruktionstyp

§ 9 Ett tekniskt intyg ska i princip beviljas på obestämd tid; det kan vara allmänt eller begränsat till sin omfattning.

§ 10 Om de aktuella bestämmelserna i föreskrifterna enligt artikel 7 i enlighet med vilka en konstruktionstyp har godkänts, har ändrats och det inte finns någon tillämplig

sence de dispositions provisoires pertinentes, l'Etat partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres Etats dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées sur la base de types précédemment admis.

§ 11 En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'Etat partie concerné un dossier décrivant le projet. L'Etat partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en oeuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'Etat partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'Etat partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted on the basis of previously admitted types.

§ 11 In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

övergångsbestämmelse, ska den deltagande staten i vilken motsvarande konstruktions-typintyg har utfärdats, och efter att ha konsulterat de andra stater där intyget är giltigt enligt artikel 6, besluta om intyget är giltigt eller behöver förnyas. De kriterier som ska kontrolleras vid ett förnyat typgodkännande får endast handla om de ändrade bestämmelserna. Förmylsen av typgodkännandet påverkar inte godkännanden för drift som redan beviljats på grundval av tidigare godkända typer.

§ 11 Vid modernisering eller ombyggnad ska den kontrakterade enheten eller tillverkaren skicka underlag som beskriver projektet till den deltagande staten. Den deltagande staten ska undersöka detta underlag och, med hänsyn tagen till den strategi för genomförande som anges i den tillämpliga UTP:n, besluta huruvida omfattningen av arbetet innebär att ett nytt godkännande för drift i enlighet med dessa enhetliga rättsregler behövs.

Sådant nytt godkännande för drift ska krävas när helst den övergripande säkerhetsnivån på det aktuella delsystemet kan påverkas negativt av det tänkta arbetet. Om ett nytt godkännande krävs, ska den deltagande staten besluta i vilken omfattning bestämmelserna i den aktuella UTP:n ska tillämpas på projektet.

Den deltagande staten ska fatta sitt beslut inte senare än fyra månader från det att sökanden ingett ett fullständigt underlag.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, l'Etat partie notifie au Secrétaire général

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
- b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et
- c) les organismes responsables de la fourniture des informations requises sous a) et b).

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

§ 12 Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Article 10a
Règles relatives aux retraits ou suspensions des certificats techniques

§ 1 Une autorité compétente d'un Etat partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2 Un certificat d'exploitation peut être retiré:

- a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme
- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied, the Contracting States shall notify to the Secretary General

- a) the reason why a UTP is not fully applied,
- b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and
- c) the bodies responsible for providing the information required under a) and b).

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

§ 12 § 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

Article 10a
Rules for withdrawals or suspensions of technical certificates

§ 1 If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.

§ 2 A Certificate of Operation may be withdrawn

- a) when the railway vehicle no longer satisfies
- the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force

När det krävs ett nytt godkännande och om UTP:n inte tillämpas fullt ut ska den deltagande staten informera generalsekreteraren om

- a) skälet till att UTP:n inte tillämpas fullt ut,
- b) de tekniska kännetecknen som tillämpas i stället för UTP:n och
- c) de organ som ansvarar för den information som krävs under a) och b).

Generalsekreteraren ska publicera informationen på organisationens hemsida.

§ 12 § 11 tillämpas också på konstruktionstypsintyg och varje förklaring som rör konstruktionen eller delarna i den aktuella konstruktionen.

Article 10a
Regler om återkallelse och upphävande av tekniska intyg

§ 1 Om en behörig myndighet i en annan deltagande stat än den stat som beviljat (det första) godkännandet för drift upptäcker att det inte efterlevs, ska den underrätta (den första) godkännandemyndigheten om samtliga detaljer; om den bristande efterlevnaden hänför sig till ett konstruktionstypsintyg ska också utfärdande myndighet underrättas.

§ 2 Ett driftsintyg kan återkallas

- a) när järnvägsfordonet inte längre uppfyller
- föreskrifterna i UTP:n och i tillämpliga nationella bestämmelser som är gällande enligt

<p>qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou</p>	<p>according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or</p>	<p>artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller</p>
<p>- conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou</p>	<p>- the special conditions of its admission under Article 7a or</p>	<p>- de särskilda villkor i godkännandet som anges i artikel 7a eller</p>
<p>- prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou</p>	<p>- the construction and equipment prescriptions contained in RID or</p>	<p>- konstruktionen och utrustningen som föreskrivs i RID eller</p>
<p>b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou</p>	<p>b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or</p>	<p>b) om innehavaren inte följer de krav som den behöriga myndigheten ställt för att avhjälpa felaktigheter inom den angivna tiden eller</p>
<p>c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.</p>	<p>c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.</p>	<p>c) när åligganden och villkor som följer av ett begränsat godkännande enligt artikel 10 § 10 inte fullgörs eller uppfylls.</p>
<p>§ 3 Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.</p>	<p>§ 3 Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of operation may withdraw it.</p>	<p>§ 3 Endast den myndighet som har beviljat g konstruktionstypsintyget eller driftsintyget för drift får återkalla det.</p>
<p>§ 4 Le certificat d'exploitation est suspendu:</p>	<p>§ 4 The certificate of operation shall be suspended</p>	<p>§ 4 Driftsintyget ska upphävas</p>
<p>a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entretien du véhicule ferroviaire prescrits dans son fichier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés);</p>	<p>a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);</p>	<p>a) när de tekniska kontroller, de inspektioner, det underhåll och den översyn av järnvägsfordonet som föreskrivs i dess underhållsjournal, i UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i konstruktions- och utrustningsföreskrifterna i RID inte utförs (eller utförs för sent),</p>
<p>b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compé-</p>	<p>b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent author-</p>	<p>b) när den behöriga myndighetens anmodan att, vid allvarlig skada på ett järnvägsfordon,</p>

- | | | | |
|----|---|---|---|
| | tente à présenter le véhicule n'est pas respectée; | ity to present the vehicle is not complied with; | visa upp fordonet inte följs, |
| c) | en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU; | c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP; | c) om dessa enhetliga rättsregler och föreskrifterna i UTP:erna inte följs, |
| d) | si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'Etat partie/les Etats parties concerné(s). | d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned. | d) när tillämpliga nationella bestämmelser som gäller enligt artikel 12 i de enhetliga rättsreglerna APTU eller deras tillkännagivna motsvarigheter enligt artikel 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU inte följs. Intygets giltighet ska upphävas i de(n) aktuella deltagande state(r)n(a). |

§ 5 Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 5 The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 5 Driftsintyget ska upphöra att gälla om järnvägsfordonet tas ur drift. Den behöriga myndighet som har beviljat godkännandet för drift ska underrettas om att fordonet tas ur drift.

§ 6 Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

§ 6 §§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

§ 6 1–4 §§ ska tillämpas också på konstruktions-typsintyg.

Article 10b
Règles relatives aux évaluations et procédures

Article 10b
Rules for assessments and procedures

Artikel 10b
Regler om bedömningar och förfaranden

§ 1 La Commission d'experts techniques a la compétence d'adopter d'autres dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique.

§ 1 The Committee of Technical Experts is competent to adopt further mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission.

§ 1 Tekniska expertutskottet är behörigt att anta ytterligare tvingande bestämmelser avseende bedömningarna och förfarandet för tekniskt godkännande.

§ 2 En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les Etats parties ou les organisations régionales

§ 2 In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain)

§ 2 Därutöver får, men inte i strid med de bestämmelser som tekniska expertutskottet beslutat enligt § 1, deltagande stater och regionala organisationer anta eller behålla bestämmelser om icke-

peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Article 11
Certificats techniques et déclarations

§ 1 L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: "Certificat de type de conception" et "Certificat d'exploitation".

§ 2 Le certificat de type de conception:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- b) contient le fichier technique et le fichier de maintenance en pièces jointes;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction ;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s) ;
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant dé-

provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

Article 11
Technical Certificates and Declarations

§ 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 2 The Design Type Certificate shall:

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File and the Maintenance File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;
- e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- f) specify the issuing competent authority,

diskriminerande detaljerade tvingande godkännandeförfaranden och krav avseende förklaringar. Generalsekretären ska underrättas om dessa bestämmelser. Generalsekretären ska underrätta tekniska expertutskottet och bestämmelserna ska publiceras av organisationen.

Artikel 11
Tekniska intyg och förklaringar

§ 1 Godkännandet av konstruktionstyp och godkännandet för drift ska styrkas genom särskilda dokument benämnda "Konstruktionstypsintyg" respektive "Driftsintyg".

§ 2 Konstruktionstypsintyget ska:

- a) ange konstruktören och den avsedda tillverkaren av ett järnvägsfordons konstruktionstyp,
- b) bifoga det tekniska underlaget och underhållsjournalen,
- c) i förekommande fall ange de särskilda drifts begränsningarna och villkoren för ett järnvägsfordon av en viss konstruktionstyp i trafik och de järnvägsfordon som motsvarar denna konstruktionstyp,
- d) bifoga bedömningsrapporten/-erna
- e) i förekommande fall ange alla de därtill hörande förklaringarna (om överensstämmelse och kontroll) som utfärdats,
- f) ange den utfärdande behöriga myndig-

<p>livré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;</p>	<p>date of issue and contain the signature of the authority;</p>	<p>heten, utfärdandedatum och undertecknande av myndigheten,</p>
<p>g) contient, le cas échéant, sa période de validité.</p>	<p>g) if appropriate, specify its period of validity.</p>	<p>g) i förekommande fall ange dess giltighetstid.</p>
<p>§ 3 Le certificat d'exploitation comprend</p>	<p>§ 3 The Certificate of Operation shall include</p>	<p>§ 3 Driftsintyget ska innehålla:</p>
<p>a) toutes les informations indiquées au § 2, et</p>	<p>a) all the information indicated in § 2, and</p>	<p>a) all den information som anges i § 2,</p>
<p>b) le(s) code(s) d'identification du/des véhicule(s) couvert(s) par le certificat;</p>	<p>b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;</p>	<p>b) det/de fordons som omfattas av intyget identifikationskod/-er,</p>
<p>c) des informations sur le détenteur du/des véhicule(s) ferroviaire(s) couvert(s) par le certificat à la date de sa délivrance;</p>	<p>c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;</p>	<p>c) information om innehavaren av den/de fordon som omfattades av intyget på dagen för dess utfärdande,</p>
<p>d) le cas échéant, sa période de validité.</p>	<p>d) if appropriate, its period of validity.</p>	<p>d) i förekommande fall, intygets giltighetstid.</p>
<p>§ 4 Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le fichier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.</p>	<p>§ 4 The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.</p>	<p>§ 4 Driftsintyget kan omfatta en grupp av individuella fordon av samma slag. Då ska informationen som krävs enligt § 3 anges på ett sätt som identifierar varje fordon i gruppen och det tekniska underlaget ska innehålla en lista med dokumentation över de tester som gjorts på varje fordon.</p>
<p>§ 5 Le fichier technique et le fichier de maintenance contiennent les informations requises conformément aux dispositions des PTU.</p>	<p>§ 5 The Technical File and the Maintenance File shall contain the information according to the provisions in the UTP.</p>	<p>§ 5 Det tekniska underlaget och underhållsjournalen ska innehålla den information som krävs enligt bestämmelserna i UTP:n.</p>
<p>§ 6 Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention.</p>	<p>§ 6 The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.</p>	<p>§ 6 Intygen ska tryckas på ett av de arbetsspråk som anges i artikel 1 § 6 i konventionen.</p>
<p>§ 7 Les certificats et déclarations sont délivrés au demandeur.</p>	<p>§ 7 The certificates and declarations shall be issued to the applicant.</p>	<p>§ 7 Intygen och förklaringarna ska vara utfärdade för på sökanden.</p>

§ 8 Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le fichier technique et le fichier de maintenance), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de relevé de maintenance, et met à disposition toutes les instructions détaillées (supplémentaires) concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 9 Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au fichier technique, au fichier de maintenance et au fichier de relevé de maintenance.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11, des déclarations décidées conformément à l'article 4, § 2 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2 Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui pre-

§ 8 The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File and the Maintenance File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance Record File and make available all (additional) detailed instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

§ 9 § 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File, Maintenance File and Maintenance Record File, whether in full or in part.

Article 12
Uniform formats

§ 1 The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11, of the declarations decided according to Article 4 § 2 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

§ 2 The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates and declarations made according to another specified format

§ 8 Driftsintyget hänför sig till fordonet. Så snart fordonet nyttjas ska innehavaren av driftsintyget (inklusive det tekniska underlaget och underhållsjournalen), om det inte är den aktuella innehavaren, utan dröjsmål överlämna intyget till den aktuella innehavaren tillsammans med journalen för underhållshistorik och tillgängliggöra alla (ytterligare) detaljerade instruktioner avseende underhåll och drift som han fortfarande har i sin besittning.

§ 9 § 8 tillämpas också på fordon och järnvägsmateriel som godkänts enligt artikel 19, där dokumentationen i fråga är godkännandedokumentationen och varje annan dokumentation som innehåller information som liknar den som anges i kraven för det tekniska underlaget, underhållsjournalen och journalen för underhållshistorik, antingen helt eller delvis.

Artikel 12
Enhetliga förlagor

§ 1 Organisationen ska fastställa enhetliga förlagor för de intyg som är angivna i artikel 11, för förklaringarna enligt artikel 4 § 2 och för bedömningsrapporterna enligt artikel 10 § 7.

§ 2 Förlagorna ska utarbetas och antas av tekniska expertutskottet.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att tillåta att intyg och förklaringar, som gjorts i enlighet med en annan förlaga än de som

scrit dans les Règles unificées, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

*Article 13
Registres*

§ 1 Un registre sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré, et les types de constructions pour lesquels un certificat de type de conception a été délivré, est créé et tenu à jour sous la responsabilité de l'Organisation. Le registre comprend les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 2 La banque de données comprend également un registre contenant des informations concernant les autorités compétentes et les organismes auxquels la compétence a été transférée conformément à l'article 5, ainsi que les contrôleurs accrédités/reconnus conformément à l'article 15, § 2.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans la banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue) ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les sites, les entre-

than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

*Article 13
Registers*

§ 1 A register in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued and the types of constructions in respect of which a Design Type Certificate has been issued shall be established and kept up to date under the responsibility of the Organisation. The register shall include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

§ 2 The data bank shall also contain a register with information concerning the competent authorities and bodies to whom competence is transferred according to Article 5 and the accredited/recognised auditors according to Article 15 § 2.

§ 3 The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in the data bank, such as information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufact-

föreskrivs i dessa enhetliga regler, men som innehåller den information som krävs enligt artikel 11, erkänns som jämförliga substitut.

*Artikel 13
Register*

§ 1 Ett register i form av en databas som innehåller information rörande järnvägsfordon för vilka driftsintyg har utfärdats och de konstruktionstyper för vilka ett konstruktionsintyg har utfärdats ska upprättas och uppdateras genom organisationens försorg. Registret ska inkludera järnvägsfordon som godkänts i enlighet med artikel 19; det kan innehålla järnvägsfordon som bara är godkända för nationell trafik.

§ 2 Databasen ska också innehålla ett register med information om de behöriga myndigheter och organ till vilka befogenhet överläts enligt artikel 5 och de ackrediterade/erkända revisorerna enligt artikel 15 § 2.

§ 3 Tekniska expertutskottet får besluta att inkludera andra uppgifter som används i järnvägsdrift i databasen, som exempelvis information angående förklaringar, inspektioner och underhåll på godkända fordon (inklusive nästa förutsedda inspektion), information om olyckor och tillbud och register om kodning av fordon, platser, järnvägsföretag, innehavare, infrastrukturförvaltare, verkstäder, tillverkare, underhållsansvariga enheter (ECM) etc.

prises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, les entités chargées de la maintenance (ECM), etc.

§ 4 La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle de la banque de données ainsi que les données nécessaires, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECM, les retraits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai au Secrétaire général.

§ 5 Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considérera les registres établis par les Etats parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les Etats parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

urers, entities in charge of maintenance (ECM) etc.

§ 4 The Committee of Technical Experts shall establish the functional and technical architecture of the data bank, as well as the necessary data, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspensions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Secretary General without delay.

§ 5 When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.

§ 4 Tekniska expertutskottet ska fastställa den funktionella och tekniska uppbyggnaden av databasen, liksom de nödvändiga uppgifterna, när och hur uppgifterna ska ges in, vilka åtkomsträttigheter som ska finnas och andra administrativa och organisatoriska bestämmelser, inklusive vilken databasstruktur som ska användas. I samtliga fall generalsekreteraren utan dröjsmål underrättas om byte av innehavare, byte av ECM, tagande ur drift, offentliga stillstånd, upphävande och återkallelse av intyg, förklaringar och andra skriftliga intyg samt ändringar på fordon som avviker från den godkända konstruktionstypen.

§ 5 När denna artikel tillämpas ska tekniska expertutskottet beakta de register som uppförts av deltagande stater och regionala organisationer för att minska onödiga bördor på de inblandade parterna, såsom regionala organisationer, deltagande stater, behöriga myndigheter och industrin. För att också minnra kostnaderna för organisationen och uppnå ett sammanhängande registersystem ska alla inblandade parter koordinera sina planer och utvecklingen av sådana register som omfattas av dessa enhetliga rättsregler med organisationen.

§ 6 Les données enregistrées dans la banque de données sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs; la fourniture et la modification des données seront gratuites, leur consultation pouvant par contre faire l'objet d'une taxation.

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter:

- a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et
- b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un code d'identification unique (le numéro du véhicule).

L'autorité compétente octroyant l'admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier Etat ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le Registre national des véhicules (NVR) de cet Etat, ainsi que l'exige l'article 13.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a)

§ 6 The data registered in the data bank shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 7 The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users; supplying and amending data shall be free of charge, whereas consulting data may be subject to a fee.

Article 14
Inscriptions and signs

§ 1 Railway vehicles admitted to operation must bear

- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
- b) the other inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique identification code (the vehicle number).

The competent authority which grants the admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the National Vehicle Register (NVR) of that State as required according to Article 13.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for

§ 6 Uppgifterna som registrerats i databasen ska anses vara prima facie bevisning för ett tekniskt godkännande av ett järnvägsfordon.

§ 7 Tekniska expertutskottet får besluta att kostnaderna för att uppföra och hålla databasen ska täckas av användarna, helt eller delvis; lämnande av uppgifter och ändring av uppgifter ska vara gratis, medan att få ut uppgifter kan vara avgiftsbelagt.

Artikel 14
Texter och tecken

§ 1 Järnvägsfordon som har godkänts för drift ska vara försedda med

- a) ett tecken som tydligt anger att de har godkänts för nyttjande i internationell trafik i enlighet med dessa enhetliga rättsregler och
- b) övriga texter och tecken som föreskrivs i UTP:erna, inklusive en unik identifikationskod (fordonsnumret).

Den behöriga myndigheten som beviljar driftsgodkännandet är ansvarig för att den alfanumeriska identifikationskoden anbringas på varje fordon. Denna kod, som ska innehålla landskoden för den (första) godkännande staten, måste märkas på varje fordon och föras in i statens nationella fordonsregister (NVR) i enlighet med artikel 13.

§ 2 Tekniska expertutskottet ska fastställa det tecken som avses i § 1 a) och de över-

ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

*Article 15
Maintenance*

§ 1 Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées dans les PTU et à y satisfaire en permanence, et de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être disponibles pour l'entretien, les inspections et la maintenance et être soumis à l'entretien, aux inspections et à la maintenance tels que prescrits dans le fichier de maintenance joint au certificat d'exploitation, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission conformément à l'article 7a et dans les dispositions contenues dans le RID.

§ 2 Une entité chargée de la maintenance (ECM) est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être une

in § 1 a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in § 1.

*Article 15
Maintenance*

§ 1 Railway vehicles and other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions specified in the UTP and satisfy them permanently and that their condition would not in any way compromise operational safety and would not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles and other railway material must be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File attached to the Certificate of Operation, the UTP, the special conditions of an admission pursuant to Article 7a and in the provisions contained in RID.

§ 2 Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance (ECM) assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be

gångsperioder under vilka järnvägsfordon som har godkänts för nyttjande i internationell trafik får vara försedda med texter och tecken som avviker från dem som är föreskrivna enligt § 1.

*Artikel 15
Underhåll*

§ 1 Järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel ska vara väl underhållna så att de följer bestämmelserna i UTP:n och permanent uppfyller dem och att deras skick inte på något sätt äventyrar driftsäkerheten eller skadar infrastrukturen, miljön och folkhälsan när de används i internationell trafik. Järnvägsfordonen ska för detta ändamål underkastas den översyn, de inspektioner och det underhåll som föreskrivs i i underhållsjournalen som bifogats driftsintyget, UTP:n, i de särskilda villkoren för godkännande enligt artikel 7a eller i föreskrifter som ingår i RID.

§ 2 Innan ett fordon godkänns för drift eller nyttjande i järnvägsnätet, ska det tilldelas en underhållsansvarig enhet (ECM) och denna enhet ska vara registrerad i databasen enligt artikel 13. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en innehavare kan vara en ECM. ECM ska se till att fordonen, för vars

ECM. L'ECM garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECM effectue elle-même la maintenance ou la sous-traite à des ateliers de maintenance.

L'ECM pour un wagon de marchandises doit détenir un certificat valide délivré par un contrôleur externe accrédité/reconnu dans l'un des Etats parties.

La Commission d'experts techniques adopte des règles détaillées complémentaires concernant la certification et le contrôle des ECM, les contrôleurs accrédités/ reconnus, leur accréditation/reconnaissance ainsi que les contrôles et certificats de contrôle. Lesdites règles précisent si elles sont équivalentes aux critères applicables au système de certification des ECM adoptés au sein de la Communauté européenne ou dans les Etats appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec la Communauté européenne.

Lesdites règles, qui englobent également des règles relatives au retrait et à la suspension des certificats et accréditations, sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles forment partie intégrante.

§ 3 Un exploitant ferroviaire est responsable de la circulation, en toute sécurité, de ses trains, et doit veiller à ce que les véhicules en circulation soient convenablement entretenus. L'ECM doit par conséquent garantir que des informations fiables concernant les données et processus de maintenance soient mises à

an ECM. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.

The ECM for a freight wagon must hold a valid certificate issued by an external auditor accredited/recognised in one of the Contracting States.

The Committee of Technical Experts shall adopt further detailed rules for certification and auditing of ECM, for accredited/recognised auditors, their accreditation/recognition, the audits and audit certificates. The rules shall indicate whether they are equivalent to the criteria related to the ECM certification system adopted in the European Community or in the States which apply Community legislation as a result of international agreements with the European Community.

These rules, which shall also include rules for the withdrawal and suspension of certificates and accreditations, shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof.

§ 3 An operating railway undertaking is responsible for the safe operation of its trains and shall ensure that vehicles carried are properly maintained. Therefore, the ECM must ensure that reliable information about maintenance processes and data are available for the operating railway undertaking, and the operating rail-

underhåll den ansvarar, är i säkert skick genom ett system för underhåll. ECM ska utföra underhållet själv eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

ECM för en godsvagn måste vara certifierad av en extern revisor ackrediterad eller erkänd i någon deltagande stat.

Tekniska expertutskottet ska anta ytterligare detaljerade regler avseende certifiering och revision av ECM, avseende ackrediterade/erkända revisorer, deras ackreditering/erkännande, revisionsrapporterna och revisionsintygen. Dessa regler ska ange huruvida de motsvarar de krav på ECM som antagits i Europeiska gemenskapen eller i stater som tillämpar gemenskapsrätt som en följd av ett internationellt avtal med gemenskapen.

Dessa regler, som också ska innehålla regler för återkallelse och upphävande av certifiering och ackreditering, ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem.

§ 3 Ett järnvägsföretag är ansvarigt för den säkra driften av sina tåg och ska se till att de fordon som används är tillräckligt underhållna. ECM måste därför se till att tillförlitlig information om underhållsprocesser och underhållsdata finns tillgänglig för järnvägsföretaget och detta järnvägsföretag måste i tid förse

la disposition de l'exploitant ferroviaire, et l'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECM, en temps utile, les données et informations concernant l'exploitation de ses véhicules et des autres matériels ferroviaires dont l'ECM est chargée. Dans les deux cas, les données et informations en question sont spécifiées dans l'Annexe mentionnée au § 2.

§ 4 L'ECM d'un véhicule admis établi et tient à jour un fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. Le relevé est tenu à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut adopter des directives ou réglementations sur la certification et le contrôle des ateliers de maintenance et la reconnaissance mutuelle des certificats et contrôles. Les réglementations prévues au présent paragraphe sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes dont elles font partie intégrante, et sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

*Article 16
Incidents, accidents et
avaries graves*

§ 1 En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECM, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus:

a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de

way undertaking must in due time provide the ECM with information and data concerning its operation of the vehicles and other railway material for which the ECM is in charge. In both cases the information and data in question shall be specified in the Annex indicated in § 2.

§ 4 The ECM of an admitted vehicle shall keep and update a Maintenance Record File for that vehicle. The file shall be available for inspection by the competent national authority.

§ 5 The Committee of Technical Experts may adopt guidelines or regulations on the certification and auditing of maintenance workshops and the mutual recognition of the certificates and audits. Regulations according to this paragraph shall be defined in an Annex to these Uniform Rules and shall form an integral part thereof and be published on the website of the Organisation.

*Article 16
Accidents, incidents and
severe damage*

§ 1 In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required

a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect

ECM med information och uppgifter rörande driften av fordonen och annan järnvägsmateriel som ECM är ansvarig för. I båda fallen ska informationen och uppgifterna i fråga anges i bilagan enligt § 2.

§ 4 Ett godkänt fordons ECM ska hålla och uppdatera en journal för underhållshistorik för det fordonet. Förteckningen ska vara tillgänglig för inspektion av den behöriga nationella myndigheten.

§ 5 Tekniska expertutskottet får anta riktlinjer eller bestämmelser om certifieringen och revisionen av underhållsverkstäder och det ömsesidiga erkännandet av intyg och revisionsrapporter. Bestämmelser enligt denna paragraf ska definieras i en bilaga till dessa enhetliga rättsregler och ska utgöra en del av dem och publiceras på organisationens hemsida.

*Artikel 16
Tillbud, olyckor och
allvarliga skador*

§ 1 Vid tillbud, olycka eller allvarlig skada på järnvägsfordon ska alla inblandade parter (infrastrukturförvaltarna, innehavarna, ECM, aktuella järnvägsföretag och, i förekommande fall, andra aktörer) vara skyldiga att

a) utan dröjsmål vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa järnvägstrafikens säkerhet, hänsyn

- | | | |
|---|--|--|
| <p>l'environnement et la santé publique, et</p> <p>b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.</p> | <p>for the environment and public health and</p> <p>b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.</p> | <p>till miljön och folkhälsan, och</p> <p>b) fastställa orsakerna till tillbudet, olyckan eller den allvarliga skadan.</p> |
|---|--|--|

§ 1a Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'Etat en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'Etat partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 1a The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.

§ 1a Åtgärderna enligt § 1 måste samordnas. Det är infrastrukturförvaltarens skyldighet att samordna, om inte annat förordnats i gällande föreskrifter i den aktuella staten. Utöver skyldigheten att utreda som parterna har, får den deltagande staten kräva att en oberoende utredning ska äga rum.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.

§ 2 Ett fordon ska anses vara allvarligt skadat när det inte längre kan åtgärdas genom en mindre reparation som gör att det kan ingå i ett tåg och rulla på egna hjul utan fara för driften. Om reparationen kan utföras på mindre än 72 timmar eller om kostnaden är lägre än 0,18 miljoner SDR ska inte skadan anses som allvarlig.

§ 3 Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 3 The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 3 Tillbud, olyckor och allvarliga skador ska utan dröjsmål meddelas den myndighet eller organ som har godkänt fordonet för trafik. Denna myndighet eller detta organ kan begära att det skadade fordonet, eventuellt redan reparerat, ska visas upp för prövning av giltigheten av det beviljade godkännandet för drift. Vid behov ska förfarandet för beviljande av godkännande för drift upprepas.

§ 4 Les Etats parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant

§ 4 The Contracting States shall keep records, publish investigation reports includ-

§ 4 De deltagande staterna ska föra en förteckning, publicera utredningsrappor-

leurs conclusions et recommandations, informent l'autorité chargée de la délivrance des certificats d'homologation et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux Etats parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 5 La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un Etat ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

Article 17
Immobilisation et refus des véhicules

§ 1 Une autorité compétente, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peut pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires en vue d'empêcher leur circulation sur des infrastructures ferroviaires compa-

ing their findings and recommendations, inform the approval certificate issuing authority and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the UTP and may if appropriate decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.

§ 5 The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

Article 17
Immobilisation and rejection of vehicles

§ 1 A competent authority, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles to prevent them from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions con-

ter, inklusive vad de funnit och rekommenderat, informera den utfärdande godkännandemyndigheten och organisationen om orsakerna till tillbud, olyckor och allvarlig skada i internationell trafik som inträffat på deras territorium. Tekniska expertutskottet får undersöka orsakerna till allvarliga olyckor och tillbud eller allvarlig skada i internationell trafik, för att på så sätt utveckla föreskrifter för konstruktion och drift av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel i UTP:erna och får, om det befinns lämpligt, besluta att beordra den deltagande staten att inom en kort tid upphäva relevanta driftsintyg, konstruktionstypsintyg eller förklaringar som utfärdats.

§ 5 Tekniska expertutskottet får utarbeta och anta ytterligare tvingande regler om utredning av tillbud, olyckor, allvarlig skada, krav rörande oberoende statliga utredningsorgan och utformningen av och innehållet i rapporter. Det kan också ändra värdet/siffrorna i § 2 och artikel 2 ff).

Artikel 17
Rätt att stoppa och avvisa fordon

§ 1 En behörig myndighet, ett annat järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får inte avvisa eller stoppa järnvägsfordon för att hindra deras drift på kompatibel järnvägsinfrastruktur när dessa enhetliga rättsregler, föreskrifterna i UTP:erna, de

tibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID, sont respectées.

§ 2 Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1 ; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 3 Néanmoins, si un Etat partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres Etats parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18
Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure

tained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

§ 2 The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

§ 3 However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

Article 18
Non-compliance with the prescriptions

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP, shall be regulated, so far as concerns the

eventuella särskilda villkoren för godkännande som satts upp av den godkännande myndigheten och konstruktions- och driftsföreskrifterna i RID har iakttagits.

§ 2 Den rätt en behörig myndighet har att inspektera och stoppa ett fordon påverkas inte av om det misstänks att § 1 inte efterlevs, men en undersökning för att säkerställa läget bör utföras så snart som möjligt och allra senast inom 24 timmar.

§ 3 Om en deltagande stat inte upphäver eller återkallar ett intyg inom den tid som anges i artikel 5 § 7 eller artikel 16 § 4, har andra deltagande stater rätt att avvisa eller stoppa fordonet/-n i fråga.

Artikel 18
Åsidosättande av föreskrifter

§ 1 Om inte annat följer av § 2 och av artikel 10a § 4 c ska de rättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och av UTP:erna regleras enligt nationell rätt i den deltagande stat vars behöriga myndighet har beviljat det första godkännandet för drift, inbegripet dess lagvalsregler.

§ 2 De civil- och straffrättsliga påföljderna vid åsidosättande av dessa enhetliga rättsregler och UTP:erna ska i fråga om infrastruktur regleras enligt

ture, par le dispositions en vigueur dans l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19
Dispositions transitoires

§ 1 L'article 3, § 1 s'applique aux véhicules existants, renouvelés et réaménagés. Des dispositions transitoires sont prescrites dans le présent article pour les véhicules qui ont été homologués pour le trafic international en vertu des RIV, RIC ou autres accords internationaux pertinents, et qui font l'objet d'un marquage correspondant.

§ 2 A la date d'entrée en vigueur des présentes Règles uniformes, les véhicules existants portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1er janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement, sont réputés admis à circuler sur les réseaux des Etats parties en fonction de leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires (définie par les marquages sur le wagon) pour lesquelles ils ont été admis par l'un des Etats parties.

§ 2a Les véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats parties notifiés à l'Organisation sont également réputés admis à circuler sur les réseaux couverts par l'accord concerné.

infrastructure, by the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19
Transitional provisions

§ 1 Article 3 § 1 applies to upgraded, renewed and existing vehicles. For vehicles which have been approved for international traffic under RIV, RIC or other pertinent international agreements and which are marked accordingly, transitional provisions are prescribed in this Article.

§ 2 At the time of entry into force of these Uniform Rules, existing vehicles marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively, shall be deemed to be admitted to operation on the networks of the Contracting States in accordance with their compatibility with the railway infrastructures (in respect of the markings on the wagon) for which it is admitted by one of the Contracting States.

§ 2a Existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation shall also be deemed to be admitted to operation on the networks covered by the agreement.

gällande bestämmelser i den deltagande stat där infrastrukturförvaltaren har säte, inbegripet dess lagvalsregler.

Artikel 19
Övergångsbestämmelser

§ 1 Artikel 3 § 1 tillämpas på uppgraderade, förnyade och befintliga fordon. För fordon som har godkänts för internationell trafik enligt RIV, RIC eller andra relevanta internationella avtal och som är märkta i enlighet härmed, finns övergångsbestämmelser i denna artikel.

§ 2 När dessa enhetliga rättsregler träder i kraft ska befintliga fordon som är RIV eller RIC-märkta som ett bevis för efterlevnanden av bestämmelserna i RIV 2000-avtalet (den omarbetade versionen av den 1 januari 2004) eller RIC-avtalet, anses som godkända för drift på de deltagande staternas nätverk i enlighet med deras kompatibilitet med den järnvägsinfrastruktur (såsom märkningen på vagnen visar) som den godkänts för av en av de deltagande staterna.

§ 2a Befintliga fordon som inte är RIV- eller RIC-märkta utan godkända och märkta i enlighet med bi- eller multilaterala avtal mellan deltagande stater som organisationen under rättats om, ska också anses som godkända för drift på de nätverk som omfattas av avtalet.

§ 3 L'admission transitoire conformément aux §§ 2 et 2a est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4 L'inscription RIV, RIC ou autre marquage sur le véhicule accepté par la Commission d'experts techniques, ainsi que les données stockées dans la base de données prévue à l'article 13, sont considérés comme preuves suffisantes de l'homologation. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5 Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai, indépendamment de toute disposition transitoire.

§ 6 Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application des §§ 2 et 2a peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités

§ 3 The transitional admission according to §§ 2 and 2a is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4 The inscription RIV, RIC, or another marking on the vehicle accepted by the Committee of Technical Experts, together with the data stored in the database indicated in Article 13, shall be considered as sufficient proof of the approval. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

§ 5 Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the provisions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the provisions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that safety-based provisions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline regardless of any transitional provisions.

§ 6 Existing vehicles which are not covered by the scope of §§ 2 and 2a can be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to

§ 3 Godkännandet för en övergångsperiod enligt 2–2a §§ är giltigt till dess fordonet behöver ett nytt godkännande enligt artikel 10 § 11.

§ 4 Texterna RIV, RIC eller annan märkning som godkänts av tekniska expertutskottet ska, tillsammans med de uppgifter som finns i databasen enligt artikel 13, anses utgöra tillräckligt bevis om godkännandet. Icke auktoriserade ändringar av denna märkning ska anses utgöra bedrägeri och bestraffas i enlighet med nationell rätt.

§ 5 Oberoende av denna övergångsbestämmelse, ska fordonet och dess dokument efterkomma gällande bestämmelser om märkning och underhåll i UTP:erna; i förekommande fall ska efterlevnad av bestämmelserna i RID också garanteras. Tekniska expertutskottet får också besluta att UTP:ernas säkerhetsbestämmelser måste uppfyllas inom en särskild tid, oberoende av alla övergångsbestämmelser.

§ 6 Befintliga fordon som inte omfattas av 2–2a §§ kan godkännas för drift på ansökan till en behörig myndighet. Den senare får begära ytterligare teknisk information från sökande, riskanalys och/eller fordonstest innan ett kompletterande driftgodkännande beviljas. Den behöriga myndigheten måste dock ta full hänsyn till jämförelsetabellen som anges i artik-

compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

el 13 i de enhetliga rättsreglerna APTU.

§ 7 La Commission d'experts techniques peut adopter d'autres dispositions transitoires.

§ 7 The Committee of Technical Experts may adopt other transitional provisions.

§ 7 Tekniska expertutskottet får anta andra övergångsbestämmelser.

*Article 20
Différends*

*Article 20
Disputes*

*Artikel 20
Tvister*

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

Tvister om det tekniska godkännandet av fordon och annan järnvägsmateriel avsedda att nyttjas i internationell trafik kan hänskjutas till tekniska expertutskottet, om inte parterna har lyckats lösa den genom direkt uppgörelse. Sådana tvister kan även underställas en skiljenämnd enligt det förfarande som anges i avdelning V i fördraget.

2.3 Förslag till järnvägssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
- tillsyn (4 kap.),
- ordning (5 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),
- straff (7 kap.),
- omprövning och överklagande (8 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Tillsynsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om tillstånd och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsmyndigheten fullgör därmed de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ord och uttryck i lagen

7 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som 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,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta, och

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon enligt det register som avses i 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen (2022:000).

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i järnvägssystemet.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, ställa krav på att de som anlitas genomför riskkontroll och att de som anlitas ställer motsvarande krav på någon som de anlitar i sin tur. Om det är lämpligt, ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställa krav på att de som anlitas samarbetar med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även säkerställa att den riskkontroll som avses i andra stycket genomförs.

5 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera till dem som berörs.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, även säkerställa att de som ska genomföra riskkontroll enligt 4 § andra stycket inom sina respektive ansvarsområden vidtar de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de upptäcker eller informeras om och rapporterar till dem som berörs.

6 § Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon, ska järnvägsföretaget och den som tillhandahållit fordonet utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

7 § Anställda i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

8 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som visar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fråntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Underhållsansvarig enhet för fordon

9 § För att ett fordon ska få användas i järnvägstrafik ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska, innan det används i trafik, säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat.

10 § En underhållsansvarig enhet ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon vars underhåll enheten ansvarar för är i säkert skick.

11 § En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad och ha tilldelats ett underhållscertifikat av ett certifieringsorgan.

Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Rapportering av olyckor

12 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetskänslighet.

Årlig säkerhetsrapport

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

Personalens rätt till kopia av handlingar

14 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, till denne överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
3. underhållssystem enligt 10 § och om undantag från kravet på certifiering enligt 11 §, och
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 12 §.

3 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Krav på gemensamt säkerhetsintyg

1 § Ett järnvägsföretag ska ha

1. ett gemensamt säkerhetsintyg, och
2. en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

För järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) tillämpas inte första stycket 2.

Ansökan om och utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

2 § Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Om järnvägsföretaget enbart ska bedriva verksamhet i Sverige, utfärdas ett säkerhetsintyg av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i ett sådant fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. I andra fall utfärdas säkerhetsintyget av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

3 § Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
2. uppfyller kraven i TSD,
3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och
4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Giltighetstid och förnyelse

4 § Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg

5 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs

1. om verksamhetens art eller omfattning förändras väsentligt, eller
2. om tillståndshavaren utvidgar sitt verksamhetsområde inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på säkerhetstillstånd

- 6 §** En infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd.
Ett säkerhetstillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

- 7 §** Ett säkerhetstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som
1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
 2. uppfyller kraven i TSD,
 3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,
 4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
 5. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

Villkor

- 8 §** Ett säkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.
Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Giltighetstid och förnyelse

- 9 §** Ett säkerhetstillstånd är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Uppdatering av ett säkerhetstillstånd

- 10 §** Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs
1. om det sker en väsentlig förändring i något eller några av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av, eller
 2. om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem förändras på ett väsentligt sätt.
- Tillsynsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

- 11 §** Infrastrukturförvaltare är skyldiga att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 10 § första stycket 1 eller 2.

Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd

12 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd som myndigheten har meddelat enligt detta kapitel, om

1. förutsättningarna för intyget eller tillståndet inte längre uppfylls,
2. infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen, nationella regler som avses i 3 § 4 eller 7 § 4 eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Bemyndiganden

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. försäkring eller motsvarande enligt 1 § 2, och
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 7 § 5.

4 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynen ska även säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, och
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsköningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Avtal om riskkontroll

3 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå redovisa avtal om riskkontroll som ingåtts med anledning av 2 kap. 4 §.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn, och
2. uppgiftsskyldighet för järnvägsföretag.

5 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas på den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

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

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. utan gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller försäkring enligt 3 kap. 1 § bedriver tillståndspliktig verksamhet som kräver ett sådant intyg, tillstånd eller försäkring, eller

2. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter enligt 2 kap. 7 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 8 §, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 12 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 4.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

7 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

3 § Om ett brott som avses i 2 § är att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon på järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

5 § Den som bryter mot förbudet i 5 kap. 1 § döms till penningböter.

Beslag och förverkande

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 5 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

8 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte helt eller delvis bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg, om den sökande begär det.

En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i Europaparlamentets och rådet förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Beslut som ett ackrediterat certifieringsorgan fattar med stöd av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 får överklagas till tillsynsmyndigheten.

6 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om begränsning eller återkallelse enligt 3 kap. 12 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller inte förrän det har fått laga kraft.

7 § Bestämmelser om överklagande av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 5 §.

3. Ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett säkerhetstillstånd som avses i 3 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 10 §.

4. Ett tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under tillståndets beslutade giltighetstid utan att enheten under tillståndets giltighetstid behöver ett certifikat i fråga om godsvagnar enligt 2 kap. 11 §.

5. Bestämmelserna i 3 kap. 12 § ska tillämpas även i fråga om intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 eller 3.

6. Bestämmelserna i 4 kap. ska tillämpas även i fråga om sådana intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av tillstånd enligt punkt 4 som utfärdats av tillsynsmyndigheten och som fortsätter att gälla.

7. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

8. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte något annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

2.4 Förslag till lag om nationella järnvägssystem

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet och tekniska krav i fråga om nationella järnvägssystem. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),
- tillsyn (5 kap.),
- ordning (6 kap.),
- sanktionsavgift (7 kap.),
- straff (8 kap.), och
- överklagande (9 kap.).

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på järnvägssystem i den utsträckning de inte omfattas av järnvägstekniklagen (2022:000) eller järnvägssäkerhetslagen (2022:000).

Lagen ska inte tillämpas på tunnelbana och spårväg. I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

Tillsynsmyndighet

4 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om godkännande och tillstånd, utöva tillsyn och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Ord och uttryck i lagen

5 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik, och

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.

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i ett järnvägssystem.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Krav på järnvägsmateriel

5 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i ett järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

6 § Anställda i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt

första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

7 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som utvisar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag frånges säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Rapportering av olyckor

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetskritiska händelser.

Årlig säkerhetsrapport

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

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontroll,
3. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 8 §, och
5. undantag från kravet att ge in en årlig säkerhetsrapport.

3 kap. Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon

Godkännande för att ta i bruk

Grundläggande krav

1 § Järnvägsinfrastruktur och fordon får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller när godkänd

järnvägsinfrastruktur eller ett godkänt fordon ska tas i bruk efter en väsentlig ombyggnad.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att de uppfyller kraven på säkerhet.

Tillfälligt godkännande

3 § Tillsynsmyndigheten får bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon, om

1. tillräckliga krav på säkerhet är uppfyllda med beaktande av de villkor som kan meddelas enligt 4 §, och
2. det behövs för att göra en slutlig bedömning av om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

4 § Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs.

Villkor enligt första stycket får ändras eller meddelas även efter det att godkännandet har meddelats.

Om järnvägsinfrastruktur eller ett fordon som omfattas av ett godkännande enligt 1 eller 3 § ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkor, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Tredjepartsgranskning

En utomstående granskares bedömning

5 § Tillsynsmyndigheten får i ett ärende om godkännande enligt detta kapitel kräva att sökanden anlitar en utomstående granskare som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Den utomstående granskaren ska granska ansökan i de avseenden och i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Tystnadsplikt

6 § En utomstående granskare och dess personal får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Återkallelse av godkännande

7 § Ett godkännande enligt detta kapitel får återkallas om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Skyldigheter innan ett fordon används

Registrering i fordonsregister

8 § Innan ett fordon får tas i bruk ska det registreras i ett register över fordon som förs av tillsynsmyndigheten eller i ett annat register som tillsynsmyndigheten bestämmer. Registrering sker på begäran av fordonsinnehavaren.

Fordonsnummer och märkning av fordon

9 § I samband med registrering enligt 8 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en annan beteckning och föra in numret och beteckningen i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret eller beteckningen.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vad som utgör en väsentlig ombyggnad enligt 1 §,
2. de krav som anges i 2 §,
3. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än de som anges i 3 §,
4. krav för godkännande av en utomstående granskare enligt 5 §,
5. undantag från krav på registrering enligt 8 §, och
6. undantag från krav på märkning enligt 9 §.

4 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag

Krav på nationellt trafiksäkerhetstillstånd

1 § Ett järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Första stycket tillämpas inte i fråga om järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000). Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock för verksamhet på järnvägsnät som avses i 1 kap. 4 § 2 järnvägssäkerhetslagen.

Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd

2 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av järnvägsföretagets verksamhet. I tillståndet ska

tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor

3 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Nationellt infrastrukturstillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på nationellt infrastrukturstillstånd

4 § En infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturstillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Krav för utfärdande av ett nationellt infrastrukturstillstånd

5 § Ett nationellt infrastrukturstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastrukturen och driva de anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av infrastrukturförvaltarens verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor

6 § Ett nationellt infrastrukturstillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Uppdatering och anmälningsskyldighet

Uppdatering

7 § En uppdatering av ett tillstånd enligt detta kapitel krävs om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet förändras på ett väsentligt sätt.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett tillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

8 § En innehavare av tillstånd enligt detta kapitel är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 7 § första stycket.

Återkallelse av tillstånd

9 § Ett beslut enligt detta kapitel får återkallas, om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,

2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, eller

3. tillståndshavaren inte bedrivit verksamhet som omfattas av tillståndet under minst ett år.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. försäkring eller motsvarande enligt 2 § första stycket 3,
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 5 § första stycket 3, och
3. förutsättningar för uppdatering av ett tillstånd enligt 7 § första stycket.

5 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen.

För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen och för bedömning av ansökningar om godkännanden eller tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsköningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Rapporteringskyldighet

4 § En fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register över fordon som avses i 3 kap. 8 § och anmäla de förändringar som kräver ändringar i registret.

6 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person. Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

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

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

7 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. i verksamhet som omfattas av denna lag använder järnvägsinfrastruktur respektive fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

2. bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd enligt 4 kap. eller bedriver verksamhet utan en försäkring eller motsvarande enligt 4 kap. 2 § 3,

3. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter i 2 kap. 6 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 7 §, eller

4. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 8 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 10 §.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ned.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

8 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på ett järnvägssystem som omfattas av denna lag efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

3 § Om ett brott som avses i 2 § är att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

5 § Den som bryter mot förbudet i 6 kap. 1 § döms till penningböter.

Beslag och förverkande

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 6 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

9 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 4 kap. 9 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Ett beslut om sanktionsavgift enligt 7 kap. 1 § gäller inte heller förrän det har fått laga kraft.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av gäller fortfarande. Detsamma gäller ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen.

3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av fordonet.

4. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsatt gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

6. Ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt infrastrukturillstånd enligt 4 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

7. Bestämmelserna i 3 kap. 7 § och 4 kap. 9 § ska tillämpas även i fråga om godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2, 3, 4, 5 eller 6.

8. Bestämmelserna i 5 kap. tillämpas även i fråga om sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka godkännanden fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 4, 5 och 6.

9. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

10. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2019:347.

² Senaste lydelse 2019:347.

med 4 kap. 4 § ordningslagen *eller med 4 kap. 4 § ordningslagen, med med 9 kap. 2 § järnvägslagen.* 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen *eller med 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.*

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

2 §³

Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagen egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagen egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på beslagtagen alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har den som tjänstgör

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000)

som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

eller med 6 kap. 2 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

En ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 7 kap. 2 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

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

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 18 § lagen (1994:1776) om skatt på energi ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 kap.

18 §¹

Vid tillämpningen av 6 § första stycket 1, 7 §, 9 § första stycket 1, 13 a § första stycket 1 och 16 § ska elektrisk kraft som förbrukats

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 eller 23 c § järnvägslagen (2004:519) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

3. i en spåranläggning eller ett spårfordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavare som med tillstånd enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drev spåranläggningen vid förbrukningstillfället.

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 eller 4 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller nationellt infrastrukturillstånd enligt lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i järnvägsmarknadslagen. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

¹ Senaste lydelse 2020:1045.

Första stycket gäller endast om den som anses vara förbrukare är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §¹

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägslagen* (2004:519).

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägstekniklagen* (2022:000), *järnvägssäkerhetslagen* (2022:000) och *lagen* (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

¹ Senaste lydelse 2004:523.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §¹

Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren har gjort sig skyldig till

a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

b) rattfylleri enligt 4 § samma lag,

c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,

d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, *eller*

e) brott mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-lagen (2004:519),

d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

e) brott mot 7 kap. 2 eller 3 § järnvägssäkerhetslagen

(2022:000), *eller*

f) brott mot 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem,

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

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

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

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

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

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

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

9. det fanns hinder mot att utfärda körkort vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består.

9 §²

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

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt någon av bestämmelserna i 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 3 § i den äldre lydelsen.

3. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt 10 kap. 2 § första stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 9 § i den äldre lydelsen.

² Senaste lydelse 2011:1580.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet *spårfordon* på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § *järnvägslagen* (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet *fordon* på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 eller 4 § *järnvägssäkerhetslagen* (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § *lagen* (2022:000) om nationella järnvägssystem eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:500), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.

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

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2.11 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses med gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur

tågpersonal: varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

I denna lag avses med gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), *eller ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000)*, dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter,

har till uppgift att framföra ett

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2.12 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §¹

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3–5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till Polismyndigheten eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), *eller* 4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009),
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), *eller* 5. 7 kap. 2, 3 *eller* 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), *eller* 6. 8 kap. 2, 3 *eller* 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 8 § och 4 a kap. 4, 10 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 1 b § och 4 a kap. 7 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik, *kollektivtrafik på järnväg* och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

2 kap.

8 §

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Ett trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

3 kap.

1 b §

Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

4 a kap.

4 §¹

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

¹ Senaste lydelse 2016:1212.

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

4. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),
och

6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6).

7. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6), *och*

8. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

7 a §

Behöriga myndigheter får inte direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.

10 §²

Vid sådan direkttilldelning som avses i 7 § tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 4 kap. 1 och 3 §§ (principer för upphandling av koncessioner),
- 10 kap. 12 § (underrättelse om beslut) och 14 § (dokumentation),
- 16 kap. (avtalsspärr, överprövning och skadestånd), utom 2 och 3 §§, *och*
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i 1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av 7 eller 8 §,

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*, inte

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt*

beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla vid överträdelse av de principer för upphandling av koncessioner som gäller enligt första stycket eller vid överträdelse av 7 eller 8 §.

11 §³

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i 1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*,

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 *eller 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b* eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid *direkt*tilldelning enligt artikel 5.3a, *tilldelning enligt artikel 5.3b* eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*,

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid

³ Senaste lydelse 2016:1212.

med artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*, inte följts

med artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*, inte följts.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2.14 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 §, 4 kap. 10 och 11 §§ och 6 kap. 2 § lagen (2011:725) om behörighet för lokförare ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

I denna lag betyder

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519),

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,
järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen,

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

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 5 § järnvägslagen,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 4 kap. 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem,

4 kap.

10 §

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska unionens järnvägsbyrå,

samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

11 §

Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,

2. olycksutredande myndighet i Sverige,

3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,

4. *Europeiska järnvägsbyrån*, 4. *Europeiska unionens järnvägsbyrå*, och

5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen *meddelar* föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

Regeringen *kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela* föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

6 kap.

2 §

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Åtal får inte väckas för en gärning enligt 1 § som omfattas av ett föreläggande om vite om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Åtal enligt 1 § får inte heller väckas för en gärning som är belagd med straff i brottsbalken eller om en sanktionsavgift har beslutats enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 7 kap. 1 § 3 lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2.15 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Härigenom föreskrivs att 10 § järnvägstrafiklagen (2018:181) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

10 §

Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2.16 Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av januari 2022.

3 Ärendet och dess beredning

Under 2016 antog Europaparlamentet och rådet sex rättsakter, tre direktiv och tre förordningar under benämningen Fjärde järnvägspaketet: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2337 av den 14 december 2016 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrning av infrastrukturen. Direktiven och förordningarna finns i *bilaga 1–7*.

Inom Näringsdepartementet och, efter departementsombildning, Infrastrukturdepartementet utarbetades promemorian Fjärde järnvägspaketet med förslag på hur direktiven i de delar som ännu inte genomförts skulle införlivas i svensk rätt. I promemorian föreslogs också att strukturen på lagstiftningen skulle ändras genom att järnvägslagen (2004:519) skulle upphävas och ersättas av fyra nya lagar. En sammanfattning av promemorian och lagförslaget i denna finns i *bilaga 8* respektive *bilaga 9*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 10*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2019/02121).

4 Järnvägsmarknaden och järnvägslagstiftningen

4.1 Den svenska järnvägsmarknaden

Järnvägsmarknaden består av ett antal samverkande delmarknader vars verksamheter möjliggör de järnvägstransporter som erbjuds kunderna. Ett trettiotal järnvägsföretag bedriver den trafikverksamhet som tillhandahåller person- eller godstransporter till privata kunder och myndigheter, som i första hand upphandlar lokal och regional persontrafik. Järnvägsföretagen gör detta i konkurrens med varandra men också med transportörer inom andra trafikslag. Företagens verksamhet omsätter

årligen totalt ca 18,5 miljarder kronor. För att kunna utföra sina transporttjänster behöver företagen järnvägsfordon, spårkapacitet och de tjänster som behövs för att kunna utföra transporterna. Järnvägsföretagen köper huvudsakligen dessa tjänster av företag verksamma i specialiserade terminaler, stationer och depåer. I dessa anläggningar tillhandahålls t.ex. underhålls-, lastnings- och lossningstjänster. Järnvägsföretagen är också beroende av att tilldelas tåglägen. Tåglägen planeras och tilldelas av infrastrukturförvaltare som har en monopolställning på sina respektive järnvägsnät. Förvaltningen av merparten av det svenska järnvägsnätet är samhällsekonomiskt styrd och offentligt finansierad. Trafikverket är som infrastrukturförvaltare för det statliga järnvägsnätet överlägset störst. Järnvägsföretag och andra fordonsägare samt infrastrukturförvaltare köper också den järnvägsmateriel (fordon och fasta anläggningar eller delar av sådana) som behövs för deras respektive verksamheter. Producenterna av materielen bedriver sin verksamhet på kommersiell grund, ofta i flera länder. De anlitar också, liksom infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, konsultföretag med specialistkompetens och företag som ägnar sig åt oberoende granskning i samband med myndighetsbeslut om godkännande av järnvägsmateriel och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Konsulterna och de oberoende granskningsorganen verkar oftast på kommersiell grund på specialiserade tjänstemarknader, som inte sällan är internationella. Verksamheterna på dessa marknader står under tillsyn från olika myndigheter som granskar om verksamheterna bedrivs i enlighet med föreskrivna krav om t.ex. effektiv konkurrens, icke-diskriminerande och konkurrensneutral behandling samt säkerhet. Det finns också en särskild marknad för utbildning av personal inom järnvägen. På den marknaden verkar bl.a. utbildningsanordnare och examinatorer som har en reglerad roll när det gäller utbildning av lokförare. En särskild roll intar Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) som utarbetar stora delar av EU:s regelverk på järnvägsområdet, särskilt de rättsakter som antas av kommissionen i form av genomförande- och delegerade akter. ERA kommer genom rättsakterna i fjärde järnvägspaketet att få en ännu mer central roll. Till exempel kommer ERA att ha ett slags tillsynsroll över hur Transportstyrelsen utför sina uppgifter på områdena för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet. ERA får också befogenhet att i vissa fall utfärda säkerhetsintyg för järnvägsföretag och besluta om godkännande av att fordon släpps ut på marknaden.

4.2 En europeisk inre järnvägsmarknad

Med målsättningen att inrätta en inre järnvägsmarknad fastställdes redan tidigt i EU-lagstiftningen de grundläggande principerna för att förbättra järnvägarnas effektivitet genom att gradvis öppna marknaderna, inrätta oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt låta dessa omfattas av separata redovisningar. Sedan 2000 har dessa principer gradvis omsatts i praktiken genom antagandet av tre på varandra följande EU-lagstiftningspaket. Järnvägspaketen har tidigare beskrivits utförligt i

ett delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation, se SOU 2013:83 s. 108 f.

4.3 Fjärde järnvägspaketet

Europeiska kommissionen offentliggjorde den 30 januari 2013 sitt förslag om ett fjärde järnvägspaket genom Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om fjärde järnvägspaketet – fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet för att främja konkurrenskraft och tillväxt i EU COM (2013) 25 final. Paketet omfattar sex rättsakter som kan delas upp i två block, det tekniska blocket och marknadsblocket.

Det tekniska blocket beslutades den 11 maj 2016 och består av följande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet

Marknadsblocket beslutades den 14 december 2016 och består av följande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2337 av den 14 december 2016 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen

4.4 Det tekniska blocket

4.4.1 Allmänt

Huvudsyftet bakom rättsakterna i det tekniska blocket är att effektivisera och snabba upp olika beslutsprocesser. Det rör dels regelgivningsprocesser, dels godkännande- och tillståndsgivningsprocesser där bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet tillämpas. Tyngdpunkten ligger på de senare. Tanken är att ökad hastighet i dessa processer ska möjliggöra minskningar av företagens administrativa kostnader för kontroll av regelefterlevnad och därigenom bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Rättsakterna syftar också till att minska

riskan för att beslutsprocesserna används till förtäckt diskriminering samt till anpassning av regelverket till Lissabonfördraget. Enligt kommissionen ligger fokus i denna del av fjärde järnvägspaketet på att ta bort återstående administrativa och tekniska hinder genom att etablera ett gemensamt förhållningssätt till säkerhets- och driftskompatibilitetsregler för att ge skalfördelar för järnvägsföretag som är verksamma i flera EU-länder.

Som ett led i att snabba upp olika processer får kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) en viktigare roll genom att ges ansvaret för två regelgivningsprocesser. Det handlar dels om fastställande av krav på tekniska egenskaper för järnvägsutrustning i form av s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), dels om fastställande av krav på det säkerhetsarbete som järnvägssystemets aktörer ska utföra i form av s.k. gemensamma säkerhetsmetoder (CSM). ERA ska vidare säkerställa ett harmoniserat införande av det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) i unionen genom att kontrollera de planerade tekniska lösningarna. ERA får också fatta beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper samt möjlighet att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg, dvs. det tillstånd järnvägsföretag vid sidan av licens behöver för att bedriva järnvägstrafik.

4.4.2 ERA-förordningen, förordning (EU) 2016/796

ERA-förordningen innehåller bestämmelser om inrättandet av Europeiska unionen järnvägsbyrå och om ERA:s uppgifter samt medlemsstaternas uppgifter i relation till ERA. Det gemensamma europeiska järnvägsområdet ska vidareutvecklas genom att ERA ska bidra till en hög nivå på säkerhet och driftskompatibilitet samt förbättrad konkurrenskraft. ERA ska också stödja arbetet vid de nationella myndigheter som är verksamma på områdena säkerhet och driftskompatibilitet. I förordningen regleras ERA:s rättsliga ställning och vilka olika akter (rekommendationer, yttranden, beslut, tekniska dokument, granskningsrapporter samt riktlinjer och andra icke-bindande dokument) som ERA får utfärda. Det redogörs för arbetsgruppers och andra gruppers inrättande samt för olika former av samråd.

I förordningen regleras också informations- och kommunikationssystemet one-stop-shop som ska upprättas av ERA. One-stop-shop ska vara

- en enda kontaktpunkt för ansökningar om typgodkännande, godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och gemensamma säkerhetsintyg, och
- en gemensam plattform för informationsutbyte för de sökande, ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna i godkännande- och tillståndsärenden.

När det gäller frågor om säkerhet ska ERA lämna rekommendationer till kommissionen om gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål. Det kan även bli aktuellt med rekommendationer om andra åtgärder på säkerhetsområdet. Vidare ska ERA ge riktlinjer för att bistå de nationella

säkerhetsmyndigheterna i tillsynsarbetet. ERA ska också utfärda, förnya, dra in, ändra, begränsa eller återkalla gemensamma säkerhetsintyg.

ERA:s roll i arbetet med att uppnå driftskompatibilitet i järnvägssystemet handlar bl.a. om att lämna rekommendationer till kommissionen och ge vägledning om standarder för de berörda europeiska standardiseringsorganen. ERA ska också utfärda godkännande för utsläppande på marknaden för fordon och fordonstyper samt förnya, dra in, ändra eller återkalla sådana godkännanden. När det gäller projekt som innehåller markbaserad ERTMS-utrustning, ska ERA kontrollera de tekniska lösningarna och fatta beslut om förhandsgodkännande innan det slutliga godkännandet för ibruktagande fattas av den nationella säkerhetsmyndigheten. Även i fråga om verksamheten vid anmälda organ för bedömning av överensstämmelse ska ERA ha en stödande funktion.

ERA har enligt ERA-förordningen också en roll vad gäller antagande av nationella regler, dvs. regler som meddelas av medlemsstaterna i enlighet med de förfaranden och restriktioner för innehåll som regleras i direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798. ERA ska i särskild ordning kontrollera utkast till nationella regler men även kontrollera gällande nationella regler. Det ska finnas ett it-system för anmälningar och klassificering av nationella regler som ERA ska förvalta.

ERA har också en särskild uppgift för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). ERA ska fungera som s.k. systemansvarig myndighet för ERTMS för att säkerställa en samordnad utveckling av ERTMS i unionen. Vidare har ERA en uppgift i övervakningen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, vilket bl.a. innebär övervakning av de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser genom granskning och inspektioner. ERA ska ha rätt att granska de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter i fråga om säkerhet och driftskompatibilitet och effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av aktörernas säkerhetsstyrningssystem. ERA ska vidare, tillsammans med de nationella utredningsorganen, samla in uppgifter om olyckor och tillbud. Vartannat år ska ERA för kommissionen lägga fram och offentliggöra en rapport om utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

I förordningen regleras också ERA:s organisation. ERA:s förvaltnings- och ledningsstruktur ska bestå av en styrelse, en direktion, en verkställande direktör och en eller flera överklagandenämnder. Det anges hur dessa organ ska utses och vilka uppgifter de ska ha. Det finns bestämmelser om hur vissa beslut som fattats av ERA i fråga om gemensamt säkerhetsintyg eller godkännande kan bli föremål för överklagande till överklagandenämnden. Det redogörs även för omprövning och om skiljeförfarande vid meningsskiljaktighet mellan ERA och en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter.

I förordningen regleras också samarbetet mellan ERA och nationella myndigheter och organ (artikel 76). Det anges att ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ingå samarbetsavtal för arbetet med genomförandet av artiklarna 14 (gemensamma säkerhetsintyg), 20 (godkännande för utsläppande på marknaden av fordon) och 21 (godkännande för utsläppande på marknaden av fordonstyper). Avtalen ska innehålla en specificerad beskrivning av uppgifter och resultatvillkor

och fastställa tidsfristerna för de förväntade resultaten samt avgöra hur de avgifter som de sökande betalar ska fördelas mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna.

4.4.3 **Driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/797**

Syfte

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen är en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG. Direktivet syftar till att skapa ett tekniskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem inom unionen. Avsikten är att direktivets reglering ska leda till en optimal nivå av teknisk harmonisering för att främja, förbättra och utveckla järnvägstransporterna inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet till nytta för unionsmedborgare och ekonomiska aktörer på den inre marknaden. Detta ska åstadkommas genom att det fastställs villkor för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de olika delarna av Europeiska unionens järnvägssystem (delsystemen). Den tekniska harmoniseringen syftar också till att det successivt ska inrättas en inre marknad för järnvägsmateriel och tjänster på järnvägsområdet.

Den största nyheten jämfört med tidigare direktiv på driftskompatibilitetsområdet är att det införs godkännande av fordon på unionsnivå. Det innebär att ERA, med bistånd från berörd nationell säkerhetsmyndighet, ska pröva godkännande av att släppa ut fordon på marknaden och typgodkännanden. Tanken är att reducera antalet godkännandeprocesser och därigenom korta ledtiderna samt minska den administrativa bördan för de sökande samtidigt som kraven på säkerhet upprätthålls.

Direktivets huvudsakliga innehåll

Tillämpningsområdet för direktivet har utvidgats och gäller nu ”unionens järnvägssystem” som detta definieras i bilaga I till direktivet. För närvarande gäller kraven endast för det s.k. TEN-nätet (transeuropeiska transportnätet) och därutöver vad som eventuellt framgår av enskilda tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Av bilaga I framgår att unionens järnvägssystem består av järnvägsnät och fordon. Till järnvägsnät hör alla linjer för höghastighetstrafik och konventionell trafik, både vad gäller godstrafik och persontrafik samt knutpunkter och linjer som sammanbinder dessa linjer och knutpunkter. I likhet med tidigare direktiv på området undantas tunnelbanor, spårvägar och nät som är helt åtskilda från unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik och de järnvägsföretag som bedriver trafik på enbart sådana nät. Vidare får medlemsstaterna från tillämpningen av regelverket undanta bl.a. privatägd järnvägsinfrastruktur som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter (industrispår) och infrastruktur och fordon som används uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

I direktivet regleras inledningsvis TSD (kapitel II). Kommissionen har befogenhet att anta TSD i form av delegerade akter. I dessa fastställs hur varje delsystem ska uppfylla de väsentliga kraven. Det regleras också vad varje TSD ska innehålla samt hur arbetet med att ta fram, anta och göra översyner av TSD ska gå till. Vidare behandlas vad som ska gälla i de fall det framkommer att det finns brister hos en TSD samt i vilka situationer det är möjligt för medlemsstaterna att tillåta en sökande att slippa tillämpa en viss TSD.

Järnvägssystemet delas enligt direktivet in i delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (kapitel III och IV). I direktivet anges de villkor som uppställs för att en driftskompatibilitetskomponent ska få släppas ut på marknaden och hur bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för användning ska göras. För delsystem slås det inledningsvis fast att det ska råda fri rörlighet om de väsentliga kraven är uppfyllda. Delsystem ska anses uppfylla de väsentliga kraven om de överensstämmer med tillämpliga TSD och eventuella nationella regler som antagits och utformats i enlighet med direktivets krav. I samband med detta regleras också hur EG-kontrollförklaring av delsystem ska gå till samt vad som ska gälla i de fall det upptäcks att ett delsystem trots att förfarandet för EG-kontroll genomförts inte uppfyller de väsentliga kraven. Direktivet reglerar godkännandeprocessen för fasta järnvägsinstallationer och för fordon (kapitel V). Efter det att EG-kontrollförfarandet genomförts, och på grundval av detta, ska den nationella säkerhetsmyndigheten i berört medlemsland pröva om en fast installation ska godkännas för att få tas i bruk. För installationer som innefattar ERTMS-utrustning (dvs. utrustning hänförlig till järnvägssignalsystemet European Rail Traffic Management System) krävs dock ett förhandsgodkännande från ERA. För fordon gäller i stället att ERA eller, i de fall fordonet endast ska användas i en medlemsstat, ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten ska godkänna att fordonet släpps ut på marknaden. I kapitlet finns även bestämmelser om typgodkännande av fordon, registrering i fordonsregister av godkända fordon, kontroller som ska utföras av järnvägsföretag innan fordonet används samt vad som ska gälla om det uppdagas att ett godkänt fordon inte överensstämmer med de väsentliga kraven.

Vidare regleras i direktivet vad som ska gälla för organ för bedömning av överensstämmelse (kapitel VI). Medlemsstaterna ska utnämna anmälande myndigheter. Den anmälande myndigheten ska bedöma, anmäla och kontrollera organ för bedömning av överensstämmelse, dvs. anmälda organ som bedömer överensstämmelse av krav som framgår av TSD och utsedda organ som bedömer krav som framgår av nationella regler (för närvarande fullgör Swedac denna uppgift i förhållande till anmälda organ). I kapitlet uppställs krav på bedömningsorganens opartiskhet och kompetens samt bestämmelser om deras uppgifter och skyldigheter.

Direktivet innehåller också bestämmelser om olika register (kapitel VII). Det gäller fordonsregister, europeiskt register över fordonstyper och infrastrukturregister. Vidare finns bestämmelser om fordonsnummersystem som ska anges vid registrering. Avslutningsvis innehåller direktivet (kapitel VIII) övergångs- och slutbestämmelser. De nya reglerna ska inte tillämpas retroaktivt. Fordonsgodkännanden som beslutats före

ikraftträdandet av det nya regelverket ska fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljades. Om ett fordon's geografiska område för användning ska utvidgas i förhållande till befintligt godkännande, krävs dock ett nytt godkännande för utsläppande på marknaden enligt det nya regelverket, dock endast i fråga om det nya och utvidgade området. Nytt godkännande krävs också efter modernisering eller ombyggnation. Även godkännanden av fasta installationer ska fortsätta att gälla till dess installationen moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande ska krävas.

4.4.4 Säkerhetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/798

Utvecklingen på järnvägssäkerhetsområdet

Ett arbete med att främja tillväxten av järnvägstrafiken och med syftet att skapa en gemensam europeisk marknad pågår sedan början av 1990-talet. För att en ökning av den internationella trafiken inte ska leda till att säkerhetsnivån sjunker och för att fullfölja intentionen att skapa en gemensam marknad för järnvägstrafiken, har det ansetts nödvändigt med en gemensam ramlagstiftning för säkerheten. Detta arbete resulterade i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Genom direktivet harmoniserades bl.a. de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning. I direktivet fastställdes vidare bestämmelser som ska genomföras i medlemsstaternas lagstiftning, bl.a. när det gäller säkerhetsstyrningssystem, säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. På överstatlig nivå ska det fastställas gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål som medlemsstaterna ska beakta genom att anta nationella säkerhetsbestämmelser som överensstämmer med dessa. Ett av syftena med inrättandet av ERA var att lägga fast en gemensam inriktning för arbetet med järnvägssäkerheten inom det europeiska järnvägssystemet, se artikel 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen). Direktiv 2004/49/EG har härefter kompletterats, bl.a. genom direktiv 2008/110/EG som innehåller bestämmelser om underhållsansvarig enhet. Direktiv 2004/49/EG med ändringar är genomfört genom järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) och myndighetsföreskrifter. Vidare har ändringar gjorts i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. För en utförligare bakgrundsbeskrivning när det gäller direktiv 2004/49/EG hänvisas till propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45). För att fortsätta arbetet med att vidareutveckla ett gemensamt europeiskt järnvägsområde har det ansetts nödvändigt att revidera direktiv 2004/49/EG i grunden. Detta arbete har resulterat i direktiv (EU) 2016/798.

Syfte

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet är en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG. Det övergripande syftet med direktiv (EU) 2016/798 anges i direktivet vara att säkerställa att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas. Direktivet omfattar säkerhetskrav för systemet som helhet, bl.a. säker infrastrukturförvaltning och säker drift av trafiken samt samspelet mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom unionens järnvägssystem (artikel 1 och artikel 2.1). Regleringen överensstämmer i stora delar med direktiv 2004/49/EG, med den skillnaden att regleringen i det nya direktivet i många avseenden är mer detaljerad. Det finns även områden där helt nya krav ställs. Det rör exempelvis bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndigheten, i Sverige Transportstyrelsen, där denna får fler uppgifter och där kraven på samarbete med ERA och andra nationella säkerhetsmyndigheter ökar. ERA kommer att bedriva tillsyn över de nationella säkerhetsmyndigheterna (artikel 33 i förordning (EU) 2016/796), bl.a. när det gäller effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem. En annan nyhet är att järnvägsföretag ska kunna beviljas gemensamt säkerhetsintyg av ERA som ett led i att minska aktörernas tidsspillan och kostnader. Det gemensamma säkerhetsintyget ska, till skillnad från vad som gäller enligt direktiv 2004/49/EG, kunna vara giltigt i flera länder och kunna utvidgas till länder som det ursprungligen inte var meddelat för. Parallellt med intyg utfärdade av ERA kommer det att finnas en möjlighet att få intyg utfärdade av den nationella säkerhetsmyndigheten. När det gäller gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, som till viss del regleras genom direktiv 2004/49/EG, kommer kommissionen i och med direktiv (EU) 2016/798 att kunna anta delegerade akter med avseende på innehållet i dessa. Medlemsstaterna ska, i likhet med vad som gäller enligt direktiv 2004/49/EG, göra alla de ändringar i sina nationella regler som behövs med anledning av de gemensamma säkerhetsmetoderna och för att uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Styrningen av nationella regler ("nationella säkerhetsbestämmelser" i direktiv 2004/49/EG) har dock blivit tydligare än förut och utvecklingen att införa restriktioner mot antagande av nya nationella regler, som startade genom direktiv 2004/49/EG, har fortsatt. Numera anges dessutom att medlemsstaterna, för att anmäla de nationella regler som antas till ERA och kommissionen, ska använda det därför avsedda it-systemet, i dag benämnt Notif-IT.

Direktivet ska vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 16 juni 2019. I likhet med vad som gäller enligt direktiv (EU) 2016/797 har medlemsstaterna möjlighet att förlänga genomförandetiden ett år, till den 16 juni 2020, vilket Sverige har gjort.

Direktivets huvudsakliga innehåll

Direktivet innehåller inledningsvis allmänna bestämmelser om syfte, tillämpningsområde och definitioner (kap. I). Tillämpningsområdet anges vara medlemsstaternas järnvägssystem. I skäl tre i direktivets ingress

anges att direktivet och direktiv (EU) 2016/797 bör ha samma tillämpningsområde. Tillämpningsområdet för direktivet är alltså ”unionens järnvägssystem” som detta definieras i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. I likhet med tidigare direktiv på området undantas tunnelbanor, spårvägar och nät som är helt åtskilda från unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik och de järnvägsföretag som bedriver trafik på enbart sådana nät. Vidare får medlemsstaterna från tillämpningen av regelverket undanta bl.a. privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter (industrispår) och infrastruktur och fordon som används uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Därefter behandlas utveckling och hantering av järnvägssäkerhet (kap. II). Det gäller bl.a. roller för olika aktörer inom unionens järnvägssystem, riskkontrollåtgärder, gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och nationella regler på säkerhetsområdet. Vidare finns en detaljerad reglering om det säkerhetsstyrningssystem som ska inrättas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Medlemsstaterna har en skyldighet att säkerställa att åtgärder för utveckling och förbättring av säkerheten på järnvägarna görs med beaktande av ett systembaserat angreppssätt.

Vidare regleras gemensamt säkerhetsintyg och samarbetet kring detta mellan ERA och nationella säkerhetsmyndigheter (kap. III). Därutöver uppställs krav på säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, tillgång till utbildning, underhåll av fordon och underhållsansvariga enheter.

Direktivet innehåller också regler om den nationella säkerhetsmyndigheten och dess uppgifter (kap. IV). Det gäller bl.a. bestämmelser om tillsyn över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och principer för beslutsfattande.

I direktivet regleras också utredning av olyckor och tillbud (kap. V). Det anges exempelvis att medlemsstaterna ska utse ett utredningsorgan och att ERA ska samarbeta med detta utredningsorgan i vissa fall. I Sverige är det Statens haverikommission som verkar som utredningsorgan. Några större förändringar i detta avseende i förhållande till vad som gällde enligt direktiv 2004/49/EG har inte gjorts. Det införs dock en möjlighet för kommissionen att ta fram genomförandeakter om en rapporteringsstruktur som ska följas vid upprättande av utredningsrapporter för olyckor och tillbud.

4.4.5 Nyheter i det tekniska blocket

Allmänt

Det tekniska blockets tre rättsakter är i huvudsak strukturerade på samma sätt som de äldre rättsakter som de har ersatt. Många bestämmelser har utan ändringar flyttats över till de nya. Andra bestämmelser har endast ändrats redaktionellt i samband med överflyttningen eller ändrats för att spegla den praxis som vuxit fram och regleringen i kommissionsförordningar och kommissionsbeslut antagna inom ramen för kommittéförfarandet. Det finns dock ett antal bestämmelser som

introducerar materiella nyheter. Främst gäller det beslut om godkännande av fordon att släppas ut på marknaden och beslut om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

De nya driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektiven

I dessa direktiv introduceras de flesta av fjärde järnvägspaketets materiella nyheter. En sådan är att det nya driftskompatibilitetsdirektivets geografiska tillämpningsområde utsträcks till att gälla hela unionens järnvägssystem. Det gamla direktivet behövde endast tillämpas på de delar av järnvägssystemet som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN). I båda de nya direktiven införs också nya bestämmelser om delegering av beslutsbehörighet till kommissionen. Syftet bakom dessa bestämmelser är dels att anpassa de nya direktiven till Lissabonfördragets regler, dels att ge kommissionen möjlighet att i detalj harmonisera olika förfaranden som ERA, nationella säkerhetsmyndigheter och olika typer av marknadsaktörer, inklusive oberoende bedömningsorgan, ska tillämpa. Därtill införs ett nytt krav i direktivens bestämmelser om krav på hur s.k. gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) ska tas fram och beslutas. Denna typ av inte sällan kostnadsdrivande underliggande reglering, som kommissionen får anta som delegerade akter respektive genomförandeakter, måste numera varit föremål för en konsekvensanalys av ERA innan kommissionen får fatta beslut om att anta den. I CSM och TSD regleras de krav som järnvägsföretag ska uppfylla för att få säkerhetsintyg och fordon godkända.

De viktigaste materiella nyheterna rör dock de bestämmelser i direktiven som reglerar godkännande av fordons utsläppande på marknaden och utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag. De nya bestämmelserna vilar inte på principen ömsesidigt erkännande av nationella behöriga myndigheters beslut, utan på att ERA får fatta beslut med giltighet inom en av sökanden definierad del av eller hela EES-området. För fordon som endast ska användas i en medlemsstat, eller för järnvägsföretag som endast har för avsikt att vara verksamma i en medlemsstat, får dock även fortsättningsvis nationell behörig myndighet besluta om godkännande och utfärdande. Sökanden väljer i dessa fall vilken av myndigheterna som ska handlägga ärendet och fatta godkännande- eller utfärdandebeslutet.

Utifrån denna nya ordning har nya bestämmelser införts om vad en ansökan ska innehålla, vilka oberoende bedömningsorgan som ska användas för att upprätta underlag för ansökan, till vem ansökan ska ställas samt förfaranden och tidsfrister för handläggning och överklagande. Dessa bestämmelser kompletteras med detaljerad reglering i genomförandeakter.

En ytterligare nyhet med koppling till de nya bestämmelserna om fordonsgodkännande i direktiv (EU) 2016/797 är en utvidgning av användning av EG-kontroll. Denna kontroll ingår som ett led i godkännandeprovningen och innebär att sökanden ska använda oberoende bedömningsorgan för att kvalitetssäkra och sammanställa underlaget för ansökan om godkännande av ett fordon eller en fast installation. EG-kontroll ska inte längre enbart tillämpas vid bedömning av överensstämmelse med krav i harmoniserad EU-reglering i form av TSD utan även för kontroll av överensstämmelse med nationella regler som har

utfärdats för att uppfylla de s.k. väsentliga kraven (jfr bilaga III till direktiv (EU) 2016/797). I samband med detta införs mer detaljerade bestämmelser med krav på s.k. utsedda organs oberoende och yrkesskicklighet. Utsedda organ är de bedömningsorgan som utför EG-kontroll i förhållande till nationella oharmoniserade regler (jfr anmälda organ som utför kontroll i förhållande till EU-harmoniserad reglering). Kommissionen bemyndigas också att i genomförandeakter specificera de förfaranden som ska användas vid EG-kontroll, både vad gäller anmälda och utsedda organ.

Fasta installationer ska liksom tidigare godkännas för ibruktagande av nationell säkerhetsmyndighet. Dock läggs det i direktiv (EU) 2016/797 till nya bestämmelser som involverar ERA i beredningen av godkännandebeslut i de fall den fasta installationen avser det europeiska signal- och trafikledningssystemet ERTMS. Bestämmelserna syftar till att ge ERA, som är systemansvarig för ERTMS, en möjlighet att granska om planerade ERTMS-installationer överensstämmer med tillämpliga TSD och därmed kan anses vara driftskompatibla. Denna granskning ska ske innan behörig nationell myndighet fattar beslut om godkännande av installationen i fråga och särskilda bestämmelser reglerar vad som händer om ERA:s granskning utfaller till sökandens nackdel.

Utöver införande av en ny tillståndsprocess om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg och införande av krav på att gemensamma säkerhetsmetoder ska ha varit föremål för konsekvensanalys innan kommissionen får besluta att anta dem, är den viktigaste nyheten i järnvägssäkerhetsdirektivet krav på att samtliga i järnvägsverksamheten berörda aktörer ska vidta åtgärder för riskkontroll. Orsaken är den pågående utvecklingen på järnvägsmarknaden som innebär att det i stället för intern kontroll av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag blivit allt vanligare att tjänster läggs ut på entreprenad till andra aktörer. Denna ökade förekomst av entreprenörer anses medföra risk för negativa effekter på säkerheten. Slutligen görs det också viss justering av järnvägssäkerhetsdirektivets tillämpningsområde. Syftet är att ge järnvägssäkerhetsdirektivet samma tillämpningsområde som driftskompatibilitetsdirektivet, dvs. hela unionens järnvägssystem.

ERA-förordningen

Den nya ERA-förordningen utökas i förhållande till den tidigare förordningen, (EG) nr 881/2004. Som framgår ovan ges ERA i de nya driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektiven behörighet att godkänna järnvägsfordon för att släppas ut på marknaden och att utfärda säkerhetsintyg till järnvägsföretag. Denna reglering kompletteras av bestämmelser i nya ERA-förordningen. Förordningen innehåller dels bemyndiganden till kommissionen att i genomförandeakter och delegerade akter reglera olika frågor av betydelse för fordonsgodkännande och utfärdande av säkerhetsintyg, dels materiella bestämmelser. Bemyndigandena avser dels hur avgifter för ERA:s hantering av fordonsgodkännanden och utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg ska fastställas, dels hur överklaganden av ERA:s beslut ska hanteras, inklusive hanteringen av tvister mellan ERA och nationella säkerhetsmyndigheter. Att sådana tvister förutses beror på att nationella säkerhetsmyndigheter ska vara ERA behjälpliga i handläggningen av tillståndsärenden. De nationella

säkerhetsmyndigheterna ska granska om ett fordon eller ett järnvägsföretag uppfyller krav i nationell lagstiftning. Ett medlingsförfarande ska kunna användas om huruvida en nationell säkerhetsmyndighet och ERA är oeniga om de nationella kraven är uppfyllda eller inte. I den nya ERA-förordningen finns också bestämmelser om skyldighet för ERA att i avtal med varje nationell säkerhetsmyndighet reglera formerna för och finansieringen av samarbetet (resursdelning) mellan ERA och nationella säkerhetsmyndigheter.

Dessutom finns det i ERA-förordningen bestämmelser om det it-baserade kommunikations- och ärendehanteringssystemet one-stop-shop. One-stop-shop ska bl.a. användas för att ta emot och bereda alla ansökningar om tillstånd, oavsett om ERA eller en nationell säkerhetsmyndighet ska besluta i ärendet.

En annan nyhet är att ERA får tillsynsliknande uppgifter i förhållande till nationella säkerhetsmyndigheter. ERA ska ha rätt att granska de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter när det gäller säkerhet och driftskompatibilitet samt effektiviteten i myndigheternas tillsyn över säkerhetsstyrningssystem. ERA har också getts en liknande uppgift i förhållande till utsedda och anmälda organ. ERA ska stödja ackrediteringsorgan eller andra behöriga myndigheter genom att granska och inspektera utsedda och anmälda organ. Syftet med de nya uppgifterna är dels att bistå kommissionen i övervakningen av medlemsstaternas införlivande av det tekniska blocket, dels att ge ERA bättre möjligheter att på frivillig grund förmå nationella säkerhetsmyndigheter samt anmälda och utsedda organ att harmonisera sin tillämpning av regelverket.

I ERA-förordningen anges också att ERA ska vara systemansvarig myndighet för det europeiska signal- och trafikledningssystemet ERTMS. I denna nya roll ingår framförallt att driva utvecklingen av specifikationer för systemet samt att kontrollera att ERTMS-anläggningar uppfyller kraven i TSD.

Ytterligare en nyhet är att ERA i särskild ordning ska kontrollera och yttra sig över utkast till nationella regler, liksom redan gällande nationella regler för att minska risken för att nationell reglering står i strid med EU-regleringar i TSD och CSM.

4.5 Marknadsblocket

4.5.1 Allmänt

Inom EU öppnades marknaden för godstransporter på järnväg för konkurrens i januari 2007 och marknaden för internationella persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens i januari 2010.

I många medlemsstater har dock den nationella persontrafikmarknaden varit stängd för konkurrens. Kommissionen framhöll när förslaget till fjärde järnvägspaketet presenterades att detta inte endast bromsar järnvägens utveckling utan även snedvrider konkurrensen för järnvägsföretag från de medlemsstater som har en öppen persontrafikmarknad. Ett annat problem är att infrastrukturförvaltarna inte är tillräckligt snabba att anpassa sig till marknads krav och önskemål. I

en del medlemsstater är infrastrukturförvaltarens uppgifter fördelade på flera aktörer, däribland statsägda järnvägsföretag, vilket skapar intressekonflikter gentemot andra järnvägsföretag. En förbättrad förvaltning av infrastrukturen säkerställer en konkurrensneutral tillgång till infrastrukturen och eliminerar potentiell korssubventionering.

Med fjärde järnvägspaketet öppnas även de nationella persontrafikmarknaderna på järnväg inom EU för konkurrens och krav införs på upphandling i konkurrens av avtal om allmän trafik (kollektivtrafik) på järnväg. Ändringarna i fjärde järnvägspaketet innebär också att förvaltare av järnvägsinfrastruktur ska utföra sina uppgifter oberoende av järnvägsföretag eller andra aktörer.

Genom fjärde järnvägspaketet upphävs också rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning. Förordningen gav medlemsstaterna möjlighet att ersätta 36 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta, exempelvis särskilda familjebidrag och pensioner. När reglerna tillämpats korrekt har detta statliga stöd ansetts förenligt med den inre marknaden och medlemsstaterna undantogs från skyldigheten att anmäla statligt stöd, även om de uppmanades att offentliggöra sina beslut om ersättning. Endast ett fåtal medlemsstater hänvisar emellertid i dag till förordningen för att motivera att de betalar ut ersättning. Förordningen tillämpas inte i Sverige och upphävandet berörs därför inte närmare i det följande.

4.5.2 SERA-direktivet

Syfte

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area) är en omarbetning och syftar till att förenkla, förtydliga och modernisera huvuddelen av den EU-reglering på järnvägsområdet som tillkom 2001 genom antagandet av det s.k. första järnvägspaketets rättsakter. Direktivet ersatte rådets direktiv av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (91/440/EEG), rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Direktiv 2012/34/EU innehåller huvudsakligen bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för infrastruktur samt om villkor för tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Det innehåller också bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter i fråga om effektiva tillsynsorgan och deras tillsyn, liksom om medlemsstaternas finansiering och styrning av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling. Direktivet har i huvudsak genomförts genom ändringar i järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter från Transportstyrelsen.

Direktivets huvudsakliga innehåll

Direktiv 2012/34/EU består av fem kapitel, där de materiella reglerna i huvudsak finns samlade i kapitel II, III och IV, och där varje kapitel motsvarar ett av de ovan nämnda direktiven.

Direktivet inleds med allmänna bestämmelser om syfte, tillämpningsområde och definitioner (kap. I). Av bestämmelserna framgår att direktivet gäller förvaltning av järnvägsinfrastruktur samt inrikes och internationella järnvägstransporter som utförs av järnvägsföretag. Därtill regleras utfärdande, förnyande och ändring av tillstånd (licens) för järnvägsföretag. Slutligen innehåller det reglering om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Det inledande kapitlet i direktivet innehåller också bestämmelser om möjligheter för medlemsstaterna att undanta vissa verksamheter och järnvägsnät från hela eller delar av direktivet. Det gäller t.ex. fristående lokala järnvägsnät och järnvägsföretag som enbart utför trafik på sådana nät samt s.k. industrispår – järnvägsnät som enbart används av ägaren för transporter av eget gods. Sammanfattningsvis kan undantagen sägas innebära möjligheter att undanta verksamheter som från konkurrenssynpunkt bedömts oväsentliga för järnvägsmarknadens funktion. I järnvägslagen har dessa undantag förts in dels i 1 kap. 1 a–1 c §§ (undantag från 6 och 7 kap. dvs. regler om tilldelning av infrastrukturkapacitet respektive uttag av banavgifter), dels i kapitlet där de materiella bestämmelserna finns. Det gäller bl.a. 3 kap. 4 § (undantag från licenskraven), 4 kap. 2 § (undantag från särredovisningskraven) och 5 kap. 4 § (undantag från trafikeringsrättsbestämmelserna).

Direktivet fortsätter med regler om utvecklingen av unionens järnvägar (kap. II). Här finns bl.a. bestämmelser om att järnvägsföretag ska förvaltas enligt kommersiella principer. I de fall företag bedriver olika typer av transportverksamhet, där någon av verksamheterna finansieras helt eller delvis med allmänna medel och den andra verksamheten på kommersiella villkor, ska verksamheterna särredovisas i syfte att förhindra korssubventionering (4 kap. järnvägslagen). Det finns också trafikeringsrättsbestämmelser (5 kap. järnvägslagen). Att ha trafikeringsrätt innebär möjlighet att delta i den kapacitetstilldelningsprocess som infrastrukturförvaltare är skyldiga att hålla i och som för närvarande regleras i 6 kap. järnvägslagen.

I direktivet behandlas också tillstånd för järnvägsföretag (kap. III), som i 3 kap. 2 § järnvägslagen kallas licens. Direktivets bestämmelser är indelade i tre avsnitt – tillståndsmyndighet, villkor för meddelande av tillstånd och tillståndets giltighet.

Den dominerande och från marknadsregleringssynpunkt mest betydelsefulla delen av direktivet innehåller bestämmelser för att säkerställa konkurrensneutral och icke-diskriminerande tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster samt om regleringsorganet (kap. IV). För närvarande finns dessa regler i huvudsak i 6 och 7 kap. järnvägslagen.

Närmare om syftet med direktivet och dess innehåll samt tidigare rättsakter finns beskrivet i propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (prop. 2014/15:120 s. 28 f.).

4.5.3 Direktiv (EU) 2016/2370, ändringsdirektivet

Syfte

Kommissionen presenterade i januari 2013 sitt förslag till ett fjärde järnvägspaket. I marknadsblocket av paketet ingår bl.a. ändring av direktiv 2012/34/EU.

Den 14 december 2016 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen. I fortsättningen kallas direktivet för ändringsdirektivet. Med ändringsdirektivet införs nya bestämmelser i direktiv 2012/34/EU, medan andra ändras eller upphävs.

Godstrafik och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Dessutom har Sverige och vissa andra medlemsstater öppnat sina nationella persontrafikmarknader för konkurrens genom öppet tillträde eller genom upphandling för avtal om allmän trafik. Genom ändringsdirektivet ska det gemensamma europeiska järnvägsområdet slutligen uppnås genom att även de nationella persontrafikmarknaderna öppnas för konkurrens inom EU. Eftersom persontrafiken inom EU till största del omfattas av avtal om allmän trafik, ansågs det nödvändigt att även kräva ett konkurrensutsatt anbudsförfarande för sådana avtal för att uppnå den önskade marknadsöppningen. Fjärde järnvägspaketet innehåller därför även ändringar av EU:s kollektivtrafikförordning, se Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg.

EU har länge strävat efter att infrastrukturförvaltarna ska vara oberoende i förhållande till järnvägsföretag. Avsikten är att undanröja incitament för infrastrukturförvaltare att tillhandahålla tåglägen på diskriminerande villkor. Tanken är att det först då blir möjligt att garantera icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen, vilket i sin tur är en förutsättning för ett framgångsrikt öppnande av marknaden för inhemska persontrafiktjänster. Härigenom undanröjs också den möjlighet till korssubventionering som finns inom vertikalt integrerade strukturer och som leder till snedvridning av marknaden. Ändringsdirektivet innebär dock inget krav på fullständig separation mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, utan de tillåts under vissa förutsättningar ha en ägarmässig eller organisatorisk koppling till varandra (så kallade vertikalt integrerade företag). Ändringsdirektivet uppställer krav på skyddsåtgärder

för infrastrukturförvaltare, särskilt inom vertikalt integrerade företag, som syftar till att bevara infrastrukturförvaltarens oberoende. Det uppställs krav på skyddsåtgärder för företagets struktur, bl.a. när det gäller uppdelning av de finansiella kopplingarna mellan infrastrukturförvaltare och de andra företagen i den integrerade gruppen. Dessutom fastställs bestämmelser om infrastrukturförvaltarens ledningsstruktur.

Målsättningen och förhoppningen är att ett fungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde ska bidra till att ytterligare utveckla järnvägstransporterna som ett trovärdigt alternativ till andra transportslag.

Ändringsdirektivets huvudsakliga innehåll

Ändringsdirektivet består av två artiklar. Artikel 1 innehåller de materiella reglerna och artikel 2 ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.

Inledningsvis utökas möjligheterna till undantag från grunddirektivets tillämpning. Det gäller dels lågtrafikerade linjer, dels offentlig-privata partnerskap och dels områden där infrastrukturen gränsar till tredjeland. En del befintliga undantag i direktiv 2012/34/EU utökas för att även omfatta delar av de nya bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens oberoende och opartiskhet.

Bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens oberoende utökas. Tidigare har dessa bestämmelser enbart handlat om oberoende vad gäller infrastrukturförvaltarens utförande av de väsentliga uppgifterna (uttag av avgifter och tilldelning av tåglägen). Genom ändringsdirektivet regleras vilka uppgifter som ska ligga på infrastrukturförvaltare. Det gäller drift, underhåll och modernisering av järnvägsnätet samt utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Oberoendekraven omfattar samtliga delar.

Vidare anges att andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag inte får påverka infrastrukturförvaltarens när det gäller de väsentliga uppgifterna. Detta ska uppnås genom bestämmelser om oberoende och opartiskhet för infrastrukturförvaltarens styrelsemedlemmar, de chefer som rapporterar till styrelsen och personer som ansvarar för beslut om de väsentliga uppgifterna. Vidare införs vissa skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende och opartiskhet när det gäller de väsentliga uppgifterna, men även för trafikledning och planering av underhåll, entreprenad av infrastrukturförvaltarens uppgifter samt finansiell insyn.

Den viktigaste ändringen i direktivet gäller öppnandet av marknaden för nationell persontrafik. Järnvägsföretag ska på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i samtliga medlemsstater, dvs. de nationella persontrafikmarknaderna (den svenska persontrafikmarknaden är öppen för konkurrens sedan 2010). Medlemsstaterna ska dock även enligt ändringsdirektivet få begränsa tillträdesrätten om den nya trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtal om allmän trafik (s.k. skadlighetsprövning). Direktivet innehåller även en ny bestämmelse om möjlighet för medlemsstaterna att införa krav på gemensamma informations- och direktbiljettsystem samt beredningsplaner för att säkerställa att passagerare får assistans vid avbrott i trafiken.

5 En ny järnvägslagstiftning

5.1 Järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar

Regeringens förslag: En ny järnvägsmarknadslag, järnvägstekniklag, järnvägssäkerhetslag och lag om nationella järnvägssystem ska ersätta den nuvarande järnvägslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De remissinstanser som kommenterar förslaget om att dela upp järnvägslagen i fyra nya lagar är positiva till förslaget. Det gäller bl.a. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*.

Skälen för regeringens förslag

Ett svårtillgängligt regelverk

När järnvägslagen tillkom 2004 fanns det behov av en samlad lagstiftning på järnvägsområdet. Det motiverades bl.a. med att de EG-direktiv som då fanns utgjorde en omfattande reglering av en begränsad samhällssektor. Vidare anfördes att om det nya EG-regelverket skulle genomföras med ändringar i det befintliga regelverket, skulle direktivens systematik och struktur överges. Detta skulle riskera att försämma överskådligheten. Därefter har järnvägslagen kompletterats på olika sätt när ny EU-lagstiftning tillkommit. Femton år senare har lagen blivit ett svåröverskådligt lapptäcke där det varit svårt att bibehålla systematik och struktur. Sannolikheten är hög för att detaljeringsnivån i EU-lagstiftningen ytterligare kommer att öka framöver och att det blir ännu svårare att föra in bestämmelserna där de hör hemma i järnvägslagen.

Delegerade akter och genomförandeakter kompletterar direktiven

Direktiven i fjärde järnvägspaketet ska genomföras i svensk rätt. Enligt artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska ett direktiv med avseende på det resultat som ska uppnås vara bindande för varje medlemsstat till vilken det är riktat, men ska överlåta åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. Det gällde även 2004 då järnvägslagen tillkom. En viktig skillnad är dock att det sedan Lissabonfördragets tillkomst har blivit allt vanligare att direktiven kompletteras genom EU-rättsakter i form av delegerade akter eller genomförandeakter, som ofta är direkt gällande för dem som de vänder sig till.

Enligt artikel 290 i EUF-fördraget kan kommissionen genom en lagstiftningsakt delegeras befogenhet att anta akter som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten, s.k. delegerade akter. Det tekniska blocket innehåller tre sådana bemyndiganden till kommissionen. Inom marknadsblocket finns i direktiv 2012/34/EU redan fyra bemyndiganden för kommissionen att anta delegerade akter. Inga nya bemyndiganden tillförs direktivet genom direktiv (EU) 2016/2370.

Enligt artikel 291 i EUF-fördraget ska medlemsstaterna vidta alla nationella lagstiftningsåtgärder som är nödvändiga för att genomföra

unionens lagstiftning. Om enhetliga villkor för genomförande av EU-lagstiftningen behövs ska normalt kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Inom det tekniska blocket finns 22 sådana bemyndiganden till kommissionen. I direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370, finns det 17 bemyndiganden.

Behov av en flexibel reglering

Delegerade akter och genomförandeakter kan meddelas i form av EU-förordningar och på ett detaljerat sätt ange vad som krävs till följd av ett direktiv. En EU-förordning är bindande och direkt tillämplig i varje medlemsstat. Detta sätt att reglera kan medföra att lag, förordning (beslutad av regeringen) och myndighetsföreskrifter blir svårtolkade. Processen att ändra lag, förordning och myndighetsföreskrifter tar tid. Den nationella regleringen behöver därför vara flexibel så att utrymme finns för de EU-rättsakter som kan komma att beslutas.

Järnvägslagen behöver delas upp i flera lagar

Mot bakgrund av det som anges ovan föreslås att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: en järnvägsmarknadslag, en järnvägstekniklag, en järnvägssäkerhetslag och en lag om nationella järnvägssystem. Ingen av lagarna bör gälla för tunnelbana och spårväg, som omfattas av lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Tanken med en uppdelad lagstiftning är att skapa en gemensam struktur för de nya lagarna och att den övergripande strukturen ska kunna behållas även om ny reglering tillkommer. Det finns flera skäl till uppdelningen. Ett viktigt skäl är att lagstiftningen inom det tekniska blocket respektive marknadsblocket har delvis olika tillämpningsområden och definitioner. Ett annat skäl är att olika aktörer har behov av att lätt kunna tillgodogöra sig olika typer av regler. Exempelvis kan det vara tillräckligt för en tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter att känna till den nya järnvägstekniklagen och därmed sammanhängande reglering. En museiförening, som trafikerar enbart ett järnvägsnät som är funktionellt åtskilt från resten av unionens järnvägssystem, behöver sannolikt inte vara så insatt i EU-lagstiftningen och kan därför utgå från den nya lagen om nationella järnvägssystem och reglering som hänger samman med denna.

Uppdelningen innebär att bestämmelser från järnvägslagen i stor utsträckning flyttas över till en eller flera av de nya lagarna.

Hänvisningsteknik

Vissa av de bestämmelser som föreslås i de nya lagarna bör hänvisa till tillämplig EU-rättsakt. Hänvisningar till EU-rättsakter kan göras antingen statiska eller dynamiska. En statisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i en viss angiven lydelse. Detta innebär att om EU-rättsakten ändras måste även hänvisningen i den svenska lagen ändras för att ändringen i tillämplig EU-rättsakt ska få genomslag i den svenska lagen. En dynamisk hänvisning innebär att hänvisningen inte är knuten till en viss lydelse av EU-rättsakten. Den svenska lagen behöver då inte ändras för att ändringar i direktivet ska få genomslag i den svenska lagen. Utgångspunkten för tillämpningen av hänvisningsteknik generellt och i de här aktuella lagarna är att i de fall det endast är fråga om en upplysning,

som inte ger något materiellt innehåll till lagen bör hänvisningen vara dynamisk, medan motsatsen bör gälla i de fall hänvisningen innebär att lagen tillförs en materiell reglering. Flertalet av hänvisningar till EU-rättsakter i de här aktuella lagarna är av upplysningskaraktär. Det gäller t.ex. allmänna upplysningar om att lagarna genomför vissa direktiv och att tillsynsmyndigheten getts vissa myndighetsuppgifter som framgår av rättsakten, men även i de fall det som en upplysning till rättstillämparen hänvisas till en EU-förordning som är direkt tillämpliga och alltså gäller oavsett om det finns en hänvisning till den eller inte. För att dels inte i onödan, av rent formella skäl, behöva ändra i lagstiftningen när det görs ändringar i det bakomliggande och anslutande EU-rättsakter, dels eventuella ändringar i dessa ska få omedelbart genomslag i Sverige, är det lämpligt att hänvisningarna i de nya lagarna så långt möjligt görs dynamiska. Med utgångspunkt från dessa bakomliggande principer kan konstateras att de flesta hänvisningarna till EU-rättsakter i de nya lagarna föreslås bli dynamiska. Undantag är i första hand vissa hänvisningar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, där hänvisningarna bedömts tillföra ett materiellt innehåll till regleringen som också överensstämmer med nuvarande hänvisningar i lagen (avsnitt 21).

5.2 Ny järnvägsmarknadslag

Regeringens förslag: Det ska införas en järnvägsmarknadslag som omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att följa direktiv 2012/34/EU, inklusive ändringsdirektivet. Den nya lagen ska ersätta de delar av järnvägslagen som handlar om licens, redovisning, trafikeringsrätt, tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster samt uttag av avgifter för utnyttjande av infrastrukturen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Vid uppdelningen i fyra nya lagar införs en järnvägsmarknadslag för den marknadsreglering som är nödvändig för att följa direktiv 2012/34/EU, inklusive direktiv (EU) 2016/2370. Denna lag ersätter järnvägslagen i de delar som handlar om licens (3 kap.), redovisning av järnvägsverksamhet (4 kap.), trafikeringsrätt (5 kap.), tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster (6 kap.) samt avgifter (7 kap.). Merparten av regleringen i nya lagen flyttas över från järnvägslagen.

Avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar är att skapa ett ”regelpaket” hänförligt till varje direktiv. För marknadsregleringens del kommer paketet att bestå av den nya järnvägsmarknadslagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till direktiv 2012/34/EU, en järnvägsmarknadsförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten.

5.3 Ny järnvägstekniklag

Regeringens förslag: Det ska införas en järnvägstekniklag som ersätter de delar av järnvägslagen som behandlar tekniska krav på delsystem och komponenter samt godkännanden av delsystem och fordon.

Till den nya lagen flyttas från järnvägslagen också över bestämmelserna om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik enligt bihang G till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Genom järnvägslagen infördes bl.a. direktiv 2001/16/EG om driftskompatibilitet för konventionella tåg i svensk lagstiftning. Direktivet om driftskompatibilitet för höghastighetståg (96/48/EG) hade genom en särskild lag genomförts redan dessförinnan, men bestämmelserna flyttades över till järnvägslagen.

Som framgår ovan har regelutvecklingen inom EU på järnvägsområdet varit omfattande. Detta gäller i hög grad även regleringen om teknisk harmonisering och driftskompatibilitet. Den föreslagna uppdelningen av järnvägslagen innebär att regleringen om tekniska krav på delsystem och komponenter, EG-kontroll och godkännande av materiel inför ibruktagande som i dag regleras i 2 kap. järnvägslagen blir en ny järnvägstekniklag. ”Regelpaketet” som gäller tekniska krav och driftskompatibilitet kommer därmed att bestå av den nya järnvägstekniklagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare driftskompatibilitetsdirektiv (t.ex. TSD), en järnvägsteknikförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten.

Genom järnvägslagen har också ett av de tekniska bihangen till COTIF, det internationella järnvägsfördraget, inkorporerats i svensk lagstiftning. Det gäller bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik. Eftersom det just avser krav på tekniskt godkännande av järnvägsmateriel bör bestämmelserna flyttas över till den nya järnvägstekniklagen.

5.4 Ny järnvägssäkerhetslag

Regeringens förslag: Det ska införas en järnvägssäkerhetslag som ersätter de delar av järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem samt om säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Ordningsbestämmelserna och vissa straffbestämmelser i järnvägslagen förs också över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Genom järnvägslagen infördes bl.a. direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar i svensk lagstiftning. Vid uppdelningen i fyra nya lagar införs en

järnvägssäkerhetslag som ersätter de delar i 2 kap. järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem och de delar i 3 kap. järnvägslagen som handlar om tillstånd i form av säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Tillståndsformerna licens och nationellt trafiksäkerhetstillstånd i järnvägslagen kommer att regleras i den nya järnvägsmarknadslagen respektive den nya lagen om nationella järnvägssystem. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägslagen och till dessa anslutande straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till den nya järnvägssäkerhetslagen. Detsamma gäller straffbestämmelser för den som framför spårfordon efter att ha intagit alkohol eller narkotika.

Som framgår ovan är avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar att skapa ett ”regelpaket” hänförligt till varje direktiv. För krav på säkerhet kommer paketet att bestå av den nya järnvägssäkerhetslagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till direktiv (EU) 2016/798 (t.ex. gemensamma säkerhetsmetoder, CSM), en järnvägssäkerhetsförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten. Bestämmelser hänförliga till direktivet kommer även att finnas i lagen om undersökning av olyckor och i förordningen om undersökning av olyckor.

5.5 Ny lag om nationella järnvägssystem

Regeringens förslag: Det ska införas en lag om nationella järnvägssystem för järnvägssystem som inte omfattas av den nya järnvägstekniklagen och den nya järnvägssäkerhetslagen. Lagen om nationella järnvägssystem ersätter de delar i järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem samt godkännande av delsystem och järnvägsfordon som får undantas från EU-regleringen. Vidare ersätts de delar i järnvägslagen som handlar om nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ordningsbestämmelser i 9 kap. järnvägslagen och straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till lagen om nationella järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Vid uppdelningen i fyra nya lagar införs en lag om nationella järnvägssystem som ersätter de delar i 2 kap. järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem. Vidare ersätts de delar i 3 kap. järnvägslagen som handlar om nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Tillståndsformerna licens, säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i järnvägslagen kommer att regleras i den nya järnvägsmarknadslagen respektive den nya järnvägssäkerhetslagen. Den nya lagen innehåller även bestämmelser om godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon för järnvägssystem som inte omfattas av EU-reglering, vilket i dag regleras i 2 kap. järnvägslagen (godkännande av delsystem och järnvägsfordon). Ordningsbestämmelser i 9 kap. järnvägslagen och straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också, när det gäller strikt nationella förhållanden, över till den nya lagen om

nationella järnvägssystem. Lagen är till stor del strukturerad på samma sätt som den nya järnvägssäkerhetslagen.

Som nämns ovan är avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar att skapa ”regelpaket”, som i detta fall innefattar regler för järnvägssystem som inte omfattas av EU-reglering. Detta regelpaket kommer att bestå av den nya lagen om nationella järnvägssystem, en förordning om nationella järnvägssystem beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten.

6 Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen

6.1 Järnvägsmarknadslagens innehåll, syfte och omfattning

Regeringens förslag: Järnvägsmarknadslagen ska innehålla bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster åt järnvägsföretag. Syftet med lagen ska vara att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad. Lagen ska genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Järnvägslagen gäller för järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon, utförande och organisation av järnvägstrafik, förvaltning av järnvägsinfrastruktur och tillhandahållande av tjänster för järnvägstrafik. Tunnelbana och spårväg omfattas inte av lagen utan regleras i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Järnvägslagen innehåller bestämmelser från tidigare nationell lagstiftning och från olika EU-direktiv. De bestämmelser som härrör från direktiv 2012/34/EU (marknadsregleringen) har delvis ett annat tillämpningsområde än de bestämmelser som genomför den EU-rättsliga säkerhets- och teknikregleringen i lagen. Eftersom inte alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omfattas av marknadsregleringen, begränsas tillämpningsområdet genom särskilda undantagsbestämmelser. Lokala och regionala fristående järnvägsnät som enbart är avsedda för person- eller museitrafik samt järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods undantas enligt 1 kap. 1 a § järnvägslagen från 6 och 7 kap. i lagen, dvs. från regler om kapacitetstilldelning, tjänster och uttag av avgifter. Ett annat exempel är att den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster regleras

säkerhets- och teknikmässigt som en infrastrukturförvaltare enligt järnvägslagen men undantas samtidigt ifrån bestämmelser som gäller marknadsreglering för infrastrukturförvaltare i 6 och 7 kap. (1 kap. 1 b § järnvägslagen).

Järnvägsmarknadslagens tillämpningsområde anpassas till bakomliggande EU-direktiv

Med den föreslagna uppdelningen av järnvägslagen ges möjlighet att anpassa tillämpningsområdet för lagen till direktiv 2012/34/EU. Till skillnad från den EU-rättsliga teknik- och säkerhetsregleringen, som ska tillämpas för ett visst geografiskt utpekad järnvägsnät (dock definierat i funktionella termer) – dvs. det järnvägsnät på svenskt territorium som ingår i unionens järnvägssystem, är utgångspunkten enligt direktiv 2012/34/EU att marknadsregleringen ska tillämpas av dem som bedriver verksamhet inom järnvägsområdet. Det gäller i huvudsak förvaltning av järnvägsinfrastruktur och utförande eller organisering av järnvägstransporter samt tillhandahållande av tjänster. Någon geografisk avgränsning till unionens järnvägssystem eller dylikt görs initialt inte. Däremot är undantagen från direktivets krav i vissa fall beskrivna i termer av företag som bedriver verksamhet vid en viss typ av järnvägsnät, t.ex. lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur (se artikel 2.2) som även skulle kunna pekats ut geografiskt. Skälen för att verksamheter undantas från regleringen är att de bedöms sakna eller ha mycket begränsad betydelse för en fungerande europeisk inre järnvägsmarknad.

Järnvägsmarknadslagen bör innehålla bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster. Att lagen innehåller bestämmelser om förvaltning av järnvägsinfrastruktur innebär att bestämmelserna riktar sig till infrastrukturförvaltare. De som använder järnvägsinfrastruktur är i första hand järnvägsföretag, som både utför och organiserar trafik, och aktörer som enbart organiserar trafik, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet). Bestämmelserna i lagen bör också omfatta de företag som tillhandahåller tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik. Som exempel på sådana tjänster kan nämnas lastning och lossning vid godsterminaler. Aktörerna omfattas av olika delar av lagen. Lagens tillämpningsområde styrs i stor utsträckning av hur dessa aktörer samt järnvägsinfrastruktur och anläggning för tjänster definieras i det bakomliggande direktivet. Av definitionen av begreppet ”järnvägsinfrastruktur” framgår t.ex. vilka typer av anläggningar en infrastrukturförvaltare ska förvalta för att vara en infrastrukturförvaltare i lagens mening. Definitionen av begreppen ”anläggning för tjänster” och ”tjänsteleverantör” beskriver vilka typer av anläggningar och tjänster som ska tillhandahållas för att en aktör ska anses vara en tjänsteleverantör i lagens mening.

Syftet med lagen bör vara att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad. Med detta menas att de som ansöker om infrastrukturkapacitet och tillträde till anläggningar för tjänster ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt när det gäller tilldelning av tåglägen, uttag av avgifter och tillgång till tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik.

6.1.1 Begreppet järnvägsinfrastruktur

Regeringens förslag: Järnvägsinfrastruktur ska definieras som 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. Sådana anläggningar och anordningar ska dock inte omfattas om de utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker innehållet i den föreslagna definitionen men anser att den bör förtydligas. *Trafikverket* anser generellt att definitionerna i de nya lagarna ska överensstämma med definitionerna i direktivet för att uppnå den harmonisering som EU-regelverket syftar till. Genom förslaget skapas oklarhet om Trafikverkets förvaltningsobjekt i relation till Trafikverkets interna elkraftnät, vilket kan innebära att Trafikverket inte längre kan undantas från koncessionsplikt på elmarknaden. Trafikverket framhåller också att järnvägsinfrastruktur enligt SERA-direktivet inkluderar plattformar för både passagerare och för gods. *Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI*, tillstyrker förslaget att undanta spår och andra anläggningar inom anläggningar för tjänster när det gäller omlastningspunkter, kombiterminaler och hamnanläggningar. Däremot bör, enligt VTI, rangerbangårdar ingå i infrastrukturförvaltarens ansvar eftersom ombildning av tåg är viktigt för att kunna få effektiva godstransportflöden, vilket är särskilt aktuellt för godsbangårdarna i Hallsberg, Malmö och Göteborg. *Transportföretagen* är positivt till att det tydliggörs att spåren inom tjänsteinläggningar inte behöver förvaltas i enlighet med marknadskraven för infrastrukturförvaltare.

Skälen för regeringens förslag: Hur begreppet järnvägsinfrastruktur definieras är av betydelse vid tillämpning av marknadsregleringen. Det avgör t.ex. vem som ska anses vara infrastrukturförvaltare och som därmed ska följa det omfattande regelverket som riktas mot dessa. I hittillsvarande järnvägslag definieras järnvägsinfrastruktur som ”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” (1 kap. 4 §). Definitionen i järnvägslagen fördes i stort sett oförändrad över från den gamla järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). I järnvägslagen används samma definition av järnvägsinfrastruktur för marknads-, säkerhets- och teknikregleringen. För att undvika särskilda undantagsbestämmelser i fråga om marknadsregleringen bör, när järnvägslagen nu föreslås delas upp i olika lagar, begreppet järnvägsinfrastruktur definieras mer i linje med definitionen i direktiv 2012/34/EU. I direktivet definieras järnvägsinfrastruktur som de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I (artikel 3.3). För att det ska vara fråga om järnvägsinfrastruktur, ska anläggningarna ingå i en spårplanläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelsk version) eller

lokstallar, privata anslutningslinjer eller sidospår. Direktivet är dock inte helt entydigt och vissa anläggningar som räknas upp i bilaga I som järnvägsinfrastruktur utgör även spår i sådana anläggningar för tjänster till vilka tillträde ska tillförsäkras enligt reglerna om tillhandahållande av tjänster (bilaga II p. 2). Det bör därför göras en utifrån svenska förhållanden ändamålsenlig tolkning av begreppen. Även om regelverket i fråga om tillträde till järnvägsinfrastruktur är mer omfattande än för anläggningar för tjänster, gäller även för de senare krav på icke-diskriminerande tillträde.

Som flera remissinstanser påpekar är det väsentligt att det i definitionen beaktas såväl ordalydelsen i direktivet som diverse praktiska förhållanden. Det är dock inte praktiskt hanterbart med en definition som är alltför detaljerad och omfattande. Definitionen bör hållas på en övergripande nivå. Utgångspunkten bör fortsatt vara järnvägslagens definition av järnvägsinfrastruktur, som dock bör kompletteras med de undantag som medges i direktivet för att inte tillämpningen av regleringen ska bli mer omfattande än avsett. Det innebär att järnvägsinfrastruktur även i fortsättningen bör definieras som 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. Sådana anläggningar och anordningar bör dock inte omfattas om de utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare. Det innebär att det för stationer även i fortsättningen bör gälla att t.ex. spår, plattformar och perronger utgör järnvägsinfrastruktur, medan stationshus inte omfattas av begreppet.

Genom de föreslagna undantagen får begreppen anslutningslinje, sidospår och privatägd betydelse vid tillämpningen. I bilaga I till direktivet står det ”privata” anslutningslinjer och sidospår. Begreppet privat är i detta sammanhang inte helt tydligt eftersom alla bolag i viss mening är privata enheter. Det kan dock inte antas vara avsikten med direktivet att om anslutningslinjen eller sidospåret ägs eller förvaltas av ett bolag, linjen och spåren inte anses utgöra järnvägsinfrastruktur. Avsikten med att i den svenska lagstiftningen i stället använda begreppet privatägd är att tydliggöra att offentligt ägd infrastruktur bör omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur, oavsett om det sker genom ett offentligt ägt bolag eller en myndighet. Som det allmänna bör här avses staten, regioner och kommuner. Bedömningen av om huruvida infrastrukturen är privatägd eller offentligt ägd bör utgå ifrån vem som har ägarkontroll. I normalfallet innebär detta att ett offentligt ägt företag är ett företag där den offentliga sektorn äger mer än 50 procent av aktierna eller andelarna.

6.2 Undantag från järnvägsmarknadslagen

6.2.1 Bakgrund

Direktiv 2012/34/EU innehåller – särskilt efter ändringarna genom direktiv 2016/2370 (ändringsdirektivet) – ett stort antal undantag som omfattar hela eller delar av direktivet (jämför artikel 2.1–2.13). Utgångspunkten för förslagen i denna lagrådsremiss är att utnyttja de

undantagsmöjligheter som finns i direktiv 2012/34/EU och inte gå utöver direktivets minimikrav, om det inte bedöms nödvändigt för den svenska marknaden.

Eftersom den föreslagna järnvägsmarknadslagen endast omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att följa direktiv 2012/34/EU, inklusive ändringsdirektivet, kommer vissa nät och de företag som enbart trafikerar sådana nät att kunna undantas helt från lagens tillämpningsområde. För järnvägssystem som inte omfattas av den föreslagna järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen föreslås en ny lag om nationella järnvägssystem som i begränsad utsträckning reglerar tekniska krav och säkerhet. Motsvarande gäller dock inte för de nät och aktörer som undantas från järnvägsmarknadslagen. Om nätet eller aktören kan undantas från EU:s marknadsreglering på järnvägsområdet, bedöms det inte finnas behov av att reglera verksamheten nationellt i detta avseende. För den som utför trafik på ett järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem bör det krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt den lagen.

6.2.2 Verksamheter som undantas från järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om undantag från marknadsregleringen förs över till järnvägsmarknadslagen.

Järnvägsmarknadslagen ska därmed inte gälla för verksamhet vid

- tunnelbana och spårväg,
- lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
- privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

Trots undantaget för verksamhet vid fristående järnvägsnät, ska kapitlen om redovisning, tillsyn och överklagande tillämpas av järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett sådant järnvägsnät och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Tunnelbana och spårväg

Direktiv 2012/34/EU undantar inte uttryckligen tunnelbana och spårväg från tillämpningsområdet. Det gör däremot säkerhets- och driftskompatibilitetsdirektiven ((EU) 2016/797 och (EU) 2016/798). När järnvägslagen infördes kommenterades att begreppet järnväg varken var definierat i den svenska lagstiftningen eller i de aktuella EG-direktiven (prop. 2003/04:123 s. 66). Någon gränsdragning för tillämpningsområdet kunde därför inte uppnås genom en definition. Inte något av de EG-direktiv som skulle införlivas ansågs emellertid omfatta tunnelbana och

spårväg. I järnvägslagen anges därför att lagen inte gäller för tunnelbana och spårväg (1 kap. 1 § andra stycket). Det kan konstateras att direktiv 2012/34/EU inte heller efter nu aktuella ändringar omfattar tunnelbana och spårväg, trots att dessa verksamheter fortsatt inte uttryckligen räknas upp bland undantagen. I förslagen till järnvägstekniklag och järnvägssäkerhetslag anges i enlighet med de direktiv som ligger bakom dessa regleringar uttryckligen att tunnelbana och spårväg inte omfattas av lagarnas tillämpningsområde. För att i detta avseende uppnå enhetlighet mellan lagarna och inte skapa otydlighet när det gäller tillämpningsområdet föreslås att tunnelbana och spårväg uttryckligen undantas även i järnvägsmarknadslagen.

Lokala och regionala fristående banor

I järnvägslagen finns ett flertal bestämmelser som undantar verksamhet vid lokala och regionala fristående banor från olika delar av marknadsregleringen. Enligt 1 kap. 1 a § järnvägslagen undantas verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.). Vidare kan den som endast utför persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd i stället för en licens (3 kap. 4 § 1). Avslutningsvis gäller inte bestämmelserna om särredovisning för verksamhet vid sådana nät (4 kap. 1 och 1 a §§) eller den öppna tillträdesrätten (5 kap. 4 § 1). Detta innebär sammanfattningsvis att den som förvaltar sådan järnvägsinfrastruktur i dagsläget inte omfattas av bestämmelser i järnvägslagen som härrör från direktiv 2012/34/EU. Undantagen har sin grund i direktivets artikel 2.2 och 2.3. Ingen skillnad är avsedd för järnvägsmarknadslagen. Eftersom den nya lagen endast omfattar marknadsreglering från direktivet, kan den som bedriver verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik undantas helt från lagens tillämpningsområde. Det gäller både förvaltning av och utövande av trafik vid järnvägsnätet. Det förekommer dock ett undantag från undantaget när det gäller krav på redovisning. Det gäller företag som står under direkt eller indirekt kontroll av ett annat företag som också utför trafik på nät som inte är fristående. Inte heller detta är dock en nyhet (se 4 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen).

Privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods (industrispår)

Medlemsstaterna får enligt artikel 2.2d i direktiv 2012/34/EU undanta företag som enbart utför godstrafik på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till infrastrukturen för egen godstransport från bestämmelserna om licens för järnvägsföretag (artikel 16–25). Enligt artikel 2.3d, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, får medlemsstaterna även undanta sådana järnvägsnät från artiklarna om infrastrukturförvaltares oberoende, finansiering av infrastrukturen, villkor för tillträde till tjänster samt tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter (artikel 7–7d, 8 och 13 samt 26–58).

Enligt järnvägslagen gäller inte bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.) för verksamheter vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods (1 kap. 1 a § 2). Det finns heller ingen generell och lagreglerad tillträdesrätt till sådana järnvägsnät (5 kap. 4 § 1). Vidare räcker det för den som bedriver trafik på nätet att ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd i stället för en licens (3 kap. 4 § 2). Den som bedriver verksamhet vid sådana järnvägsnät är dock för närvarande inte undantagen från bestämmelserna om redovisning av järnvägsverksamhet, dvs. framför allt särredovisningskrav i 4 kap. järnvägslagen. I praktiken tillämpas dock inte redovisningsbestämmelserna på dessa aktörer eftersom det är fråga om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte tar emot allmänna medel. Sammantaget görs därför bedömningen att den som förvaltar sådana privatägda järnvägsnät som ägaren eller förvaltaren endast använder för transport av eget gods och den som enbart utför trafik på sådana nät kan, och därför bör, undantas från järnvägsmarknadslagen.

6.2.3 Regellättnader för vissa järnvägsföretag

Regeringens förslag: För ett järnvägsföretag ska bestämmelser om licens, redovisning av järnvägsverksamhet och om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende tillämpas endast om järnvägsföretaget har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande reglering i järnvägslagen krävs det både en licens och ett säkerhetsintyg för att få utföra järnvägstrafik (3 kap. 1 §). För vissa mer begränsade verksamheter räcker det dock med ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det senare gäller för de järnvägsföretag som helt får undantas från EU-regleringen och som genom förslagen i denna lagrådsremiss i stället föreslås regleras i lagen om nationella järnvägssystem. Det förkommer dock i EU-regleringen också järnvägsföretag som får undantas från delar av marknadsregleringen. För sådana företag bör det nu införas regellättnader i enlighet med dessa undantagsmöjligheter.

Licensen regleras i direktiv 2012/34/EU. Regleringen innebär att det järnvägsföretag som har beviljats en licens, uppfyller nödvändiga krav för att utföra och organisera trafik och agera på den europeiska järnvägsmarknaden. Kraven på säkerhetsintyg härrör från EU:s säkerhetsreglering som nu finns samlad i direktiv (EU) 2016/798. Genom den uppdelning av lagstiftningen som nu föreslås kommer licensen att regleras i järnvägsmarknadslagen, medan säkerhetsintyget (med ny terminologi gemensamt säkerhetsintyg) regleras i järnvägssäkerhetslagen.

Definitionen av begreppet järnvägsföretag i direktiv 2012/34/EU (artikel 3.1) är inte helt likalydande med definitionen av begreppet enligt direktiv (EU) 2016/798 (artikel 3.3). Begreppet järnvägsföretag är snävare i direktiv 2012/34/EU. Det innebär att alla järnvägsföretag som bedriver

trafik inom unionens järnvägssystem av säkerhetsskäl ska ha ett säkerhetsintyg. Däremot uppställs krav på licens endast för järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla tjänster för transporter av gods- eller passagerare eller att enbart tillhandahålla dragkraft. Licensen är ett tillstånd för att verka på marknaden.

När järnvägslagen föreslås delas upp i flera lagar görs bedömningen att en licens endast bör krävas av de järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik. Med huvudsaklig verksamhet avses företagets verksamheter inom järnvägsområdet. Det innebär t.ex. att ett företag som bedriver viss järnvägstrafik i egenskap av järnvägsföretag, men som bedriver busstrafik som sin huvudsakliga verksamhet, ändå bör anses ha persontrafik på järnväg som en huvudsaklig verksamhet enligt järnvägsmarknadslagen. Detsamma bör gälla för ett företag som bedriver andra verksamheter på järnvägsområdet. Man kan t.ex. tänka sig ett företag vars verksamhet till största del består av att tillhandahålla tjänster för järnvägsföretag men som också utför person- eller godstrafik eller tillhandahåller dragkraft för sådan trafik i en inte obetydlig omfattning. Det senare får då anses utgöra *en* huvudsaklig verksamhet för företaget.

Däremot kommer andra järnvägsföretag att kunna undantas från licenskravet. Det gäller t.ex. företag som visserligen utför viss järnvägstrafik men i syfte att utföra underhåll på infrastrukturen. Detsamma bör gälla för företag som bygger järnvägsfordon och då utför viss trafik i syfte att provköra fordon. Ytterligare en kategori som genom de nya förslagen kan komma att slippa krav på licens är infrastrukturförvaltare som utför trafik i viss mindre omfattning. Sådana företag kommer även framgent att behöva ha ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen, men alltså inte en licens enligt järnvägsmarknadslagen. I järnvägssäkerhetslagen finns också kompletterande bestämmelser om krav på innehav av försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för järnvägsföretag som saknar licens.

Järnvägsföretag som inte har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik bör även undantas från krav på säredovisning i järnvägsmarknadslagen (3 kap.) och de krav som uppställs i förhållande till järnvägsföretag i järnvägsmarknadslagen för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende både generellt (4 kap.) och i ett vertikalt integrerat företag (5 kap.).

Det skulle kunna ifrågasättas varför definitionen av järnvägsföretag enligt direktiv 2012/34/EU inte föreslås användas fullt ut för hela järnvägsmarknadslagen. Skälet är att det bedöms olämpligt att ha olika definitioner av järnvägsföretag enligt säkerhetsregleringen och marknadsregleringen. Den som utför trafik utan licens skulle då vara ett järnvägsföretag enligt järnvägssäkerhetslagen men inte enligt järnvägsmarknadslagen. Detta skulle i sin tur t.ex. innebära att när en sådan aktör ansöker om infrastrukturkapacitet hos en infrastrukturförvaltare är den att anse som en s.k. ”annan sökande av infrastrukturkapacitet” av infrastrukturförvaltaren (i likhet med de aktörer som endast organiserar trafik) men ska säkerhetsmässigt behandlas som ett järnvägsföretag av infrastrukturförvaltaren. En sådan situation anses

inte önskvärd. Det bedöms därför mer ändamålsenligt att ha samma definition av järnvägsföretag i järnvägssäkerhetslagen och järnvägsmarknadslagen och att begränsa vissa kapitel i järnvägsmarknadslagen till de järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

6.2.4 Tillträdesrätt till privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår

Regeringens förslag: För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår ska inte järnvägsmarknadslagen tillämpas. Om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, ska dock bestämmelserna om rätt att utföra och organisera trafik (trafikeringsrätt), tillsyn och överklagande tillämpas.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen bör bestämmas bland annat med utgångspunkt i hur vissa centrala begrepp och aktörer definieras. Det gäller t.ex. järnvägsinfrastruktur, infrastrukturförvaltare och anläggningar för tjänster. Genom definitionen av järnvägsinfrastruktur beskrivs vilka anläggningar som omfattas av begreppet järnvägsinfrastruktur och därigenom också vilka som är att betrakta som infrastrukturförvaltare i lagens mening. En infrastrukturförvaltare är den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.

I hittillsvarande reglering i järnvägslagen definieras järnvägsinfrastruktur som 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. Definitionen föreslås föras över till både järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I järnvägsmarknadslagen föreslås dock ett tillägg till definitionen, varigenom anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur. Undantaget motsvarar definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU. I bilagan undantas uttryckligen privata anslutningslinjer och privata sidospår samt spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar från begreppet järnvägsinfrastruktur.

Eftersom privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår undantas från definitionen av järnvägsinfrastruktur, omfattas förvaltaren av sådana linjer och spår inte av de krav som gäller infrastrukturförvaltare enligt direktiv 2012/34/EU. Av skäl 12 i ingressen till direktiv 2012/34/EU följer dock att trots att förvaltare av sådan infrastruktur inte omfattas av de skyldigheter som åvilar infrastrukturförvaltare enligt direktivet, ska icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår säkerställas

oavsett ägarstruktur i de fall dessa linjer och spår behövs för tillträde till anläggningar för tjänster. Det gäller tjänster som är grundläggande för tillhandahållandet av transporttjänster i de fall anläggningen betjänar eller kan betjäna mer än en kund. I artikel 10.2 i direktiv 2012/34/EU anges även att rätten till tillträde ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster.

Mot denna bakgrund föreslås ett i förhållande till järnvägslagen nytt undantag i järnvägsmarknadslagen. Det gäller den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår. En sådan aktör ska endast omfattas av järnvägsmarknadslagen om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, och då endast när det gäller bestämmelserna om öppen tillträdesrätt (trafikeringsrätt) i 6 kap. järnvägsmarknadslagen. Tillträdesrätten bör vara föremål för tillsynsmyndighetens tillsyn enligt lagen (10 kap) och naturligtvis även medge en rätt för de aktörer som träffas av regleringen att överklaga eventuella beslut riktade mot dem (11 kap.).

6.2.5 Tjänstetillhandahållare och förvaltare av spår inom anläggningar för tjänster

Regeringens förslag: För en tjänsteleverantör ska järnvägsmarknadslagen tillämpas i fråga om tjänster, tillsyn och överklagande. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, när det gäller dessa spår.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Tjänstetillhandahållare och den som förvaltar spår i tjänsteanläggningar omfattas redan enligt hittillsvarande reglering i järnvägslagen (1 kap. 1 b §) av omfattande undantag från de regler som allmänt gäller för infrastrukturförvaltare. Av bestämmelserna om kapacitetstilldelning (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.) omfattas dessa aktörer endast av särskilda bestämmelser som riktar sig särskilt till tjänstetillhandahållare. Det handlar om dels järnvägsföretags rätt att få tillträde till tjänsteanläggningar (6 kap. 23–23 c §§), dels en särskild bestämmelse om uttag av avgifter för tjänster (7 kap. 8 §).

Att tjänstetillhandahållare och förvaltare av spår inom anläggningar för tjänster har bedömts möjliga att undanta från övriga krav i lagen har sin grund i definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur i direktiv 2012/34/EU. Enligt bilaga I till direktivet ska spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar inte anses utgöra järnvägsinfrastruktur. Även om direktivets definition av järnvägsinfrastruktur inte har förts in i järnvägslagen, argumenterades det i prop. 2014/15:120 (avsnitt 6.3.1 och s. 124 f.) för att direktivet innebär att den som förvaltar sådana spår som undantas i bilaga I till direktivet inte behöver omfattas av direktivets omfattande krav på kapacitetstilldelning

och konkurrensneutralitet. Både spårtillträdet och tjänsten som utförs i dessa anläggningar ska i stället anses utgöra en tjänst. Om däremot spåren i anläggningen, utöver att användas för att tillhandahålla en tjänst, används för framkomlighet för tågtransporter (t.ex. spår i stationer), ska spåren omfattas av trafikeringsrätt som på järnvägsnätet i övrigt (prop. 2014/15:120 s. 55).

Föreslagen ordning

Det föreslås att spår inom tjänsteanläggningar enligt definitionen inte ska anses utgöra järnvägsinfrastruktur enligt järnvägsmarknadslagen, förutom spår inom stationer för passagerare. Som framgår ovan bör järnvägsinfrastruktur definieras som ”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, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare”. Direktivets bestämmelser som riktar sig till infrastrukturförvaltare kommer därmed inte att gälla för dem som förvaltar tjänsteanläggningar. I stället föreslås att samtliga regler i direktivet som gäller tillträde till tjänster och avgifter för dessa m.fl. samlas i ett särskilt kapitel i järnvägsmarknadslagen (9 kap.). Den vars verksamhet begränsar sig till tjänsteutövning kommer när det gäller marknadsregleringen endast att behöva förhålla sig till dessa regler. För den som enbart utför trafik på spår inom anläggningar för tjänster föreslås också att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem kan beviljas i stället för en licens, se vidare i avsnitt 10.3.1.

Eftersom den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster omfattas av 9 kap. i lagen i egenskap av tjänsteleverantör, omfattas verksamheten även av tillsynsmyndighetens tillsyn och tvistlösning enligt 10 kap. Ett eventuellt beslut av tillsynsmyndigheten bör också kunna överklagas enligt 11 kap. Sammanfattningsvis bör det i järnvägsmarknadslagen införas en regel som innebär att för en tjänsteleverantör ska endast 9, 10 och 11 kap. tillämpas. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, i fråga om dessa spår.

6.2.6 Lokala lågtrafikerade linjer

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, få besluta att en infrastrukturförvaltare för en lokal lågtrafikerad järnvägslinje inte ska tillämpa järnvägsmarknadslagens regler om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende generellt och i vertikalt integrerade företag. Det gäller dock endast under förutsättning att linjen

- inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
- är högst 100 kilometer,
- huvudsakligen används för godstrafik, och

– används av endast ett järnvägsföretag eller att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltaren inte heller ska tillämpa lagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna får enligt artikel 2.3a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, undanta vissa lokala lågtrafikerade linjer från artiklarna 7–7d, dvs. krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende samt artikel 8 om skyldighet att upprätta en verksamhetsplan.

För att undantaget ska kunna tillämpas uppställs omfattande krav i direktivet. Det ska för det första vara fråga om en lokal lågtrafikerad linje som är högst 100 km lång och som används för godstrafik mellan en huvudlinje och avgångsorter och destinationer för transporter längs dessa linjer. För det andra ska linjen förvaltas av en annan aktör än den största infrastrukturförvaltaren (i Sverige Trafikverket). För det tredje ska linjen endast användas av en godstransportör, alternativt ska de väsentliga uppgifterna, dvs. tilldelning av kapacitet och uttag av avgifter, utföras av ett organ som inte kontrolleras av ett järnvägsföretag. Undantaget kan dock även få användas om linjen i begränsad omfattning används för persontrafik. Om linjen endast används av en godstransportör, får medlemsstaten även undanta förvaltaren av linjen från tillämpningen av bestämmelserna om kapacitetstilldelning och avgifter i direktiv 2012/34/EU (artiklarna 26–58).

En liknande undantagsmöjlighet finns redan i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, men då för lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse. Artikel 2.4 är genomförd genom 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § järnvägslagen, och det är tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) som fattar beslut om huruvida infrastrukturen ska undantas. Om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktivet, ska beslut av kommissionen först inhämtas. En liknande lösning bör införas i järnvägsmarknadslagen för undantag för lokala lågtrafikerade linjer. Ett krav är att kommissionen ska informeras innan tillsynsmyndigheten fattar sitt beslut om undantag.

Det är möjligt att de linjer i Sverige som skulle kunna bli föremål för det nya undantaget för lokala lågtrafikerade linjer (artikel 2.3a) även kan tillämpa undantaget för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse (artikel 2.4). Det kan dock inte uteslutas att det finns linjer som kan anses vara av strategisk betydelse men som även kan anses vara en sådan lokal lågtrafikerad linje som avses i den nya bestämmelsen. Eftersom direktivets krav är administrativt betungande, särskilt vad gäller kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7–7d), bör de undantagsmöjligheter som erbjuds i direktivet och som skulle kunna vara tillämpbara i Sverige, införas i lagen. Det blir sedan en tillämpningsfråga att avgöra om infrastrukturen eller linjen är att anse som en lokal lågtrafikerad linje eller lokal järnvägsinfrastruktur som saknar

strategisk betydelse. Både enskilda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende om undantag i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering i 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § järnvägslagen.

6.2.7 Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

Regeringens förslag: Nuvarande reglering i järnvägslagen om möjligheten för tillsynsmyndigheten att – efter inhämtande av beslut från Europeiska kommissionen i fråga om huruvida viss lokal järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden – besluta att en förvaltare av sådan järnvägsinfrastruktur ska undantas från vissa av lagens bestämmelser ska föras över till järnvägsmarknadslagen. Det gäller bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för användning av infrastrukturkapacitet. För skyldigheten att upprätta en s.k. verksamhetsplan ska möjligheten att besluta om undantag även gälla för regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Vidare ska det nu – när det gäller lokal järnvägsinfrastruktur – införas en möjlighet att besluta om undantag från vissa bestämmelser om infrastrukturförvaltares oberoende, både sådana bestämmelser som gäller generellt och sådana särskilda bestämmelser som gäller för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt 1 kap. 1 c § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att undanta lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse från 6 och 7 kap. i lagen, dvs. från krav på tilldelning av infrastrukturkapacitet och om uttag av avgifter för att utnyttja infrastrukturkapacitet. I lagen finns även en motsvarande undantagsmöjlighet från kravet på att upprätta en verksamhetsplan, som dock gäller för både lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse (6 kap. 1 a § andra stycket). I båda fallen krävs det dock att beslut först inhämtas från kommissionen om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. Kravet på att inhämta kommissionens beslut gäller dock endast om infrastrukturen faller in under definitionen av infrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU.

Tillsynsmyndigheten har hittills inte fattat några beslut om undantag enligt 1 kap. 1 c § eller 6 kap. 1 a § järnvägslagen. Andra medlemsstater (Tyskland, Österrike, Finland och Polen) har dock inhämtat beslut av kommissionen för att kunna göra sådana undantag.

Föreslagen ordning

Enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artikel 8.3 (krav på verksamhetsplaner) och lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV (Uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet). Kommissionen ska dock först fatta beslut om huruvida en 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. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. Genom direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet) utökas undantagsmöjligheten enligt artikel 2.4 till att även omfatta delar av de nya kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7, 7a och 7c).

Hittillsvarande möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om undantag efter kommissionens beslut i fråga om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, bör föras över från järnvägslagen till järnvägsmarknadslagen. Eftersom det samtidigt föreslås en delvis ny definition av begreppet järnvägsinfrastruktur, som är snävare och ligger närmare direktivets definition, saknas dock framgent skäl för olika procedurer beroende på om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU eller inte (privatägda anslutningslinjer och sidospår undantas). Det betyder att för den järnvägsinfrastruktur som omfattas av järnvägsmarknadslagen och som tillsynsmyndigheten avser att undanta, ska kommissionens beslut fortsatt alltid inhämtas.

Det bör i järnvägsmarknadslagen finnas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att även besluta undantag från de nya kraven om infrastrukturförvaltares oberoende och opartiskhet i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet. Undantagsmöjligheten bör avse både allmänna krav (4 kap. järnvägsmarknadslagen) och särskilda krav för vertikalt integrerade företag (5 kap. järnvägsmarknadslagen). Undantag kan alltså meddelas från bestämmelserna om infrastrukturförvaltares organisation, styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende, särskilt i fråga om beslutsfattande som rör kapacitetstilldelning och avgiftsuttag (s.k. väsentliga uppgifter) samt krav för att en infrastrukturförvaltare ska få uppdra åt någon annan att sköta dess uppgifter och möjlighet att ingå s.k. samarbetsavtal.

6.2.8 Undantag för offentlig-privata partnerskap m.m.

Regeringens förslag: För en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 ska vissa av lagens krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende inte tillämpas. Det gäller regler om infrastrukturförvaltares organisation,

styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet samt finansiella krav. En förutsättning är dock att den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

För ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 gäller inte lagens krav om infrastrukturförvaltares juridiska åtskildhet, restriktioner i fråga om väsentliga uppgifter, särskilda krav på styrelseledamöter och andra befattningshavare samt finansiella krav och krav på finansiell insyn. En förutsättning är dock att det i det vertikalt integrerade företaget också ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget i sak.

Skälen för regeringens förslag

Offentlig-privata partnerskap

Enligt artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, kan medlemsstaterna välja att undanta den privata parten i ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 från artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende i fråga om väsentliga uppgifter) och 7d (finansiell insyn). Det enda offentlig-privata partnerskap som i Sverige bedöms aktuell för undantaget gäller verksamheten vid Arlandabanan, för vilken staten har ingått ett koncessionsavtal (Arlandabanan Project Agreement) som bl.a. innebär en ensamrätt att bedriva trafik för den privata parten och har utformats med utgångspunkt i att verksamheten bedrivs i en vertikalt integrerad organisationsstruktur, dvs. en bolagsstruktur som innefattar både förvaltning av infrastruktur och trafikutövning. Det privata bolaget fick 1995 uppdraget av staten att finansiera, bygga och driva Arlandabanan. Det privata bolaget projekterade och byggde banan. När anläggningen var klar hösten 1999, överlämnades den till staten. I gengäld leasar det privata bolaget Arlandabanan med en exklusiv koncession, dvs. en rätt att bedriva tågtrafiken. Det privata bolaget har tillstånd som både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och får därmed anses vara ett vertikalt integrerat företag enligt definitionen i artikel 3.31 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

För att avtalet ska kunna upprätthållas och den svenska lagen inte ställa högre krav än vad direktivet kräver, bör undantaget i artikel 2.12 införas i järnvägsmarknadslagen. Undantagsmöjligheten begränsas i artikel 2.12 till vissa av ändringsdirektivets regler med syfte att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende dels generellt (4 kap. järnvägsmarknadslagen), dels inom ramen för vertikalt integrerade företag (5 kap. järnvägsmarknadslagen). Avsikten är att infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag enligt huvudregeln ska tillämpa båda kapitlen och något generellt undantag från dessa kapitel

är inte möjligt. I stället bör undantaget begränsas till de paragrafer i dessa kapitel som genomför artiklarna 7, 7a och 7 d i ändringsdirektivet.

Det betyder att en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 bör undantas från lagens allmänna krav om infrastrukturförvaltares oberoende och organisation, styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet samt finansiella krav. En förutsättning är dock att den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

Vidare bör vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett sådant avtal inte omfattas av de särskilda krav som uppställs i lagen i fråga om de olika enheternas förhållande till varandra när det gäller organisation och juridisk åtskildhet, restriktioner i fråga om väsentliga uppgifter, särskilda krav på styrelseledamöter och andra befattningshavare samt finansiella krav och krav på finansiell insyn. En förutsättning för undantaget är dock att det i det vertikalt integrerade företaget också ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen. Undantagen, som begränsas till offentlig-privata partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015, bör införas som övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen.

En medlemsstat kan, enligt artikel 2.12, även begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare för trafik som bedrivs av järnvägsföretag på samma infrastruktur som den privata parten i det offentlig-privata partnerskapet tillhandahåller persontrafik på. En sådan begränsning i tillträdesrätten finns redan i nuvarande reglering för sträckan mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. Denna möjlighet bör föras över till järnvägsmarknadslagen. Övervägandena i denna del finns i avsnitt 15.1.2.

Regionala lågtrafikerade nät och korta isolerade nät

Det finns ytterligare undantagsmöjligheter i ändringsdirektivet. Det gäller dels regionala lågtrafikerade nät för i huvudsak regional persontrafik i artikel 2.3b, dels korta isolerade linjer med annan spårvidd än huvudnätet som angränsar till tredjeland i artikel 2.8a. Dessa undantag bedöms inte vara tillämpliga i Sverige och föreslås därför inte införas i svensk lagstiftning.

6.3 Bemyndigande

Regeringens förslag: Nuvarande bemyndigande i järnvägslagen som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar förs över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att samtliga bemyndiganden i järnvägslagens inledande kapitel med anknytning till marknadsregleringen flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I järnvägslagens inledande kapitel finns för närvarande bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter (1 kap. 5–7 §§). Några av dessa bemyndiganden anknyter till de regler som nu föreslås i järnvägsmarknadslagen. Till skillnad från vad som föreslogs i promemorian bör dock endast ett av dessa bemyndiganden med viss språklig justering flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Det gäller skyldigheten för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar. Bemyndigandet innefattar en rätt att meddela föreskrifter om krav på innehåll i sådana register. Registret ska inte förväxlas med det infrastrukturregister som regleras i direktiv (EU) 2016/797 och som nu föreslås regleras i järnvägstekniklagen. Genom bemyndigandet är avsikten att artikel 30.7 i direktiv 2012/34/EU ska kunna genomföras på lägre föreskriftsnivå. Enligt artikeln 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 också åtföljas av närmare uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen.

I övrigt bedöms nödvändiga föreskrifter om lagens tillämpningsområde kunna meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Några sådana ytterligare bemyndiganden som föreslogs i promemorian behövs därför inte.

7 Tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem

7.1 Järnvägstekniklagen

7.1.1 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägstekniklagen ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock därutöver att det i anslutning till bestämmelsen införs ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om vad som utgör den svenska delen av unionens järnvägssystem.

Remissinstanserna: *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* har invändningar mot promemorians förslag när det gäller vilka delar av järnvägssystemet som ska omfattas av direktivets bestämmelser om ett harmoniserat godkännande. Båda myndigheterna anser att promemorian öppnar för en tolkning av tillämpningsområdet som är alltför vid och som kommer att leda till större regelbörda och därmed ökade kostnader. Vidare ifrågasätter Trafikverket promemorians förslag om att införa ett bemyndigande som ger möjligheter att genom nationella regler precisera direktivets beskrivning av vad som ingår i unionens järnvägssystem. Det skulle enligt Trafikverket innebära en risk för felaktiga tolkningar av direktivet.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Järnvägslagens bestämmelser om driftskompatibilitet omfattar enligt huvudregeln hela det svenska järnvägssystemet. Den svenska lagen går längre i detta avseende än vad som krävs i det bakomliggande EU-regelverket, som i första hand avsett det s.k. TEN-nätet (Trans European Network) (prop. 2003/04:123 s. 76 f.). För att kraven inte skulle bli alltför långtgående infördes dock en ventil i form av möjlighet för tillsynsmyndigheten att i ett enskilt fall besluta om undantag. Enligt 2 kap. 11 § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att delsystem inte behöver överensstämja med TSD om det finns särskilda skäl. Ett beslut om undantag ska förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt. Om ett delsystem emellertid ingår i ett transeuropeiskt järnvägssystem, dvs. omfattas av den bakomliggande EU-regleringens krav på TSD-anpassning, får tillsynsmyndigheten besluta om undantag endast i de fall regeringen föreskriver i förordning. Genom 2 kap. 11–14 §§ järnvägsförordningen (2004:526) har direktivets bestämmelser om när det är möjligt att medge undantag från TSD-anpassning och vilka procedurregler som då ska följas

genomförts. Det gäller exempelvis om ett projekt är långt framskridet när en ny TSD träder i kraft.

Genom en lagändring 2007 (prop. 2006/07:45) infördes också ett generellt undantag från krav på TSD-anpassning för museijärnvägsfordon samt både järnvägsfordon och infrastruktur vid fristående lokala eller regionala järnvägsnät enbart avsedda för persontrafik (2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 1.1 i direktiv (EU) 2016/797 fastställs genom direktivets reglering de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska kunna genomföras. Unionens järnvägssystem definieras i bilaga I till direktivet. Systemet består av järnvägsnät och fordon.

Järnvägsnäten definieras som linjer avsedda för höghastighetstrafik och linjer för konventionell trafik (gods- och/eller persontrafik) samt knutpunkter, inklusive intermodala terminaler och linjer som sammanbinder de uppräknade delarna. Beskrivningen av dessa linjer och knutpunkter får till följd att det går att geografiskt precisera ett nät som utgör unionens järnvägssystem. Järnvägsnätet omfattar, utöver spåren och den fasta infrastrukturen, system för trafikledning, lokalisering och navigering samt tekniska installationer för databehandling och telekommunikation som syftar till att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning vid dessa linjer och knutpunkter. Till unionsfordon, dvs. fordon som omfattas av direktivets reglering, hör alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av unionens järnvägsnät, t.ex. lok, passagerarfordon, fordon konstruerade för höghastighetstrafik, motorvagnar, godsvagnar, arbetsfordon och andra specialfordon.

En fråga som har diskuterats är hur signalställverk och ett fåtal andra installationer och anordningar vid unionens järnvägsnät ska hanteras. De utgör en del av delsystem som ingår i unionens järnvägssystem enligt bilaga I till direktiv (EU) 2016/797, men de regleras inte i någon TSD. Både *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* ifrågasätter i sina remissvar den, som de anser, alltför vida tolkning av direktivets tillämpningsområde för den harmoniserade godkännandeprocessen som promemorian möjliggör. Enligt myndigheterna bidrar inte signalställverk till att uppnå driftskompatibilitet och varje medlemsstat har sina modeller för signalställverk som är anpassade till förhållandena i respektive medlemsstat. En uttalad ambition från Europeiska kommissionen och ERA är också att förekomsten av nationella regler bör minska successivt till följd av att tillämpningsområdet för TSD utvidgas till hela unionens järnvägssystem. Detta överensstämmer illa med en ordning som innebär att medlemsstaterna skulle vara tvungna att meddela nya nationella regler i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 för delar av delsystem som EU har valt att inte reglera i syfte att möjliggöra harmoniserad EG-kontroll. Befintlig hantering av signalställverk fungerar enligt myndigheterna väl och bygger på europeiska Cenelec-standarder och gällande CSM-RA-förordning (gemensam säkerhetsmetod). Ett införande av harmoniserad

godkännandeprocess skulle enligt myndigheterna medföra väsentligt ökade kostnader och regelbörda utan att medföra någon nytta.

Regeringen konstaterar att utgångspunkten för genomförande av direktivet i likhet med vad som generellt gäller bör vara att detta inte ska gå längre än nödvändigt och lämpligt. Vilka installationer som ingår i unionens järnvägssystem på ett sådant sätt att de ska bli föremål för harmoniserat godkännande med EG-kontroll enligt direktivets krav bör i första hand vara en fråga som överlämnas till de myndigheter och andra aktörer som ska hantera frågan och i förlängningen eventuellt även domstolar och ytterst EU-domstolen. Enligt de förslag som lämnas i denna lagrådsremiss faller järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen inom ramen för nya lagen om nationella järnvägssystem. Frågan här gäller dock främst delar av delsystem som i och för sig otvetydigt faller inom ramen för Europeiska unionens järnvägssystem och därmed inom järnvägstekniklagens tillämpningsområde, samtidigt som de inte omfattas av TSD. För att undvika införande av ett kostnadsdrivande EG-kontrollförfarande som inte har varit avsikten med direktivet, bör sådana krav begränsas till de delsystem och delar av delsystem som omfattas av TSD eller sådana nationella regler som regleras i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 216/797. I övrigt bör nuvarande principer för godkännandeprocessen behållas (se vidare avsnitt 11.2.1). Sammanfattningsvis bör det i järnvägstekniklagen anges att tillämpningsområdet för lagen är den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Vad som ingår i detta framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Det bör överlämnas till rättstillämpningen att utifrån denna beskrivning avgöra vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Något särskilt bemyndigande som medger att på nationell nivå precisera vad som ingår i järnvägssystemet omfattningen bör inte införas. Däremot finns den generella möjligheten för regeringen att meddela s.k. verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 §. Denna möjlighet kan överlåtas till myndighet.

7.1.2 Undantag från järnvägstekniklagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägstekniklagen ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem i övrigt och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät eller fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Trots att järnvägstekniklagen inte ska tillämpas på spårväg, ska lagen tillämpas på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät (s.k. duospårvagnar) om inte något annat är särskilt

föreskrivet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om järnvägstekniklagens tillämplighet på duospårvagnar.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås i punkt 3 att undantaget ska avse privatägda järnvägsnät som ”ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik...”. Vidare anges i punkt 4 att undantaget avser järnvägsnät och fordon.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att undantaget om privatägda järnvägsnät som används för godsverksamhet (punkt 3) ska omformuleras dels för att den inte ska vara snävare än direktivets genom att begränsas till ”ägarens godsverksamhet”, dels för att inte riskera att intermodala terminaler på det europeiska nätet kan komma att undantas från lagens tillämpning. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* framhåller att undantaget om järnvägsnät och fordon för historiska ändamål (punkt 4) är viktigt och har blivit bättre formulerat i promemorian än i järnvägslagen. *Trafikverket* anser att undantaget i punkt 4 ska formuleras annorlunda genom att promemorians förslag ”järnvägsnät och fordon...” ersätts av ”järnvägsnät eller fordon...”. I annat fall finns, enligt Trafikverket, risk för en snävare tolkning av bestämmelsen som kan innebära slutet för vårt rullande kulturarv som trafikerar andra järnvägsnät än dem som uteslutande används för lokala- eller historiska ändamål eller turiständamål.

Skälen för regeringens förslag

I artikel 1.3–1.5 i direktiv (EU) 2016/797 regleras undantag från direktivets tillämpning. I artikel 1.3 listas de verksamheter och nät som inte ska omfattas av direktivets regler och i artikel 1.4–1.5 listas järnvägsnät och fordon som medlemsstaterna får undanta från tillämpningen.

Enligt artikel 1.3 a och b ska direktivet inte tillämpas på tunnelbana och spårväg. Det gäller både infrastrukturen och fordonen. Detta överensstämmer med vad som gäller enligt nuvarande regler i järnvägslagen. Enligt 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen gäller inte lagen för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Från direktivets tillämpning ska enligt artikel 1.3 c också undantas nät som är funktionellt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt företag som enbart använder sådana nät. Även undantaget för sådana nät och fordon gäller för närvarande enligt 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen. Även detta undantag bör alltså med viss språklig justering föras över till järnvägstekniklagen. Kravet på åtskildhet bör i järnvägstekniklagen gälla i förhållande till det järnvägssystem som omfattas av lagen, dvs. i förhållande till den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem i övrigt.

Därefter behandlas i direktivet de frivilliga undantag som medlemsstaterna alltså får välja om de vill använda sig av eller inte (artikel 1.4). Mot bakgrund av de förhållandevis omfattande krav som uppställs i

direktiv (EU) 2016/797 samt de kostnader dessa krav medför för företagen och det allmänna, bör de undantagsmöjligheter som ges i direktivet utnyttjas. Enligt artikel 1.4a får från direktivets tillämpning undantas privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådana nät. Ett undantag med denna innebörd bör föras in i järnvägstekniklagen. Till skillnad från direktivet bör i den svenska lagen dock begreppet järnvägsnät användas i stället för järnvägsinfrastruktur för att överensstämja med de begrepp som i övrigt används i lagen. Undantaget, som i första hand avser de nät som brukar omnämnas industrispår, omfattar när det gäller fordon enbart fordon som endast används på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används inom övriga delar av den svenska delen av unionens järnvägssystem, ska järnvägstekniklagen tillämpas. Nytt är också att undantaget ska omfatta privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det kan t.ex. röra sig om avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller personal som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industri- eller hamnområde. Som *Transportstyrelsen* föreslår bör undantaget i den nya lagen formuleras på ett sätt som innebär att risken undanröjs för att man med stöd av bestämmelsen skulle kunna undanta intermodala terminaler, exempelvis i hamnar. Undantaget bör avse privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana nät.

Ytterligare ett undantag från direktivet som bör införas i järnvägstekniklagen gäller järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål (artikel 1.4 b). Avsikten är att sådana fordon och sådan infrastruktur även framgent ska undantas från den EU-rättsliga regleringen som rör driftskompatibilitet (jämför 2 kap. 7 § andra stycket järnvägslagen). Detta bör gälla även för museifordon som används inom den svenska delen av unionens järnvägssystem, och alltså inte enbart för fordon som uteslutande trafikerar speciella museijärnvägar. För museifordon som används inom den svenska delen av unionens järnvägssystem kommer dock järnvägssäkerhetslagen att tillämpas. Det får till följd att de museifordon som används inom den svenska delen av unionens järnvägssystem ska godkännas enligt lagen om nationella järnvägssystem samtidigt som museijärnvägsföreningarna som bedriver trafiken kommer att omfattas av kraven i järnvägssäkerhetslagen. I sak överensstämmer detta med nuvarande ordning. Hur undantaget i övrigt ska förstås och därmed vilka nät och fordon som ska undantas från lagens krav kan regeringen eller efter vidare bemyndigande den myndighet som regeringen bestämmer precisera genom verkställighetsföreskrifter om det bedöms erforderligt (8 kap. 7 och 11 §§ regeringsformen).

För duospårvagnar, dvs. spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät bör en särskild reglering införas. Duospårvagnar regleras i artikel 1.5 a och b i direktivet. Enligt uppgift förekommer i dag inga duospårvagnar i Sverige. Det kan dock inte uteslutas att sådana framöver aktualiseras. Enligt artikel 1.4 c och skäl 6 i direktiv (EU) 2016/797 bör medlemsstaterna ha rätt att undanta fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som

också är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit på avgränsade och begränsade järnvägssavsnitt. När sådana spårvägsfordon används på järnvägsnät bör det dock säkerställas att väsentliga krav uppfylls och att säkerhetsnivån på det aktuella järnvägsnätet upprätthålls. Regeringen delar denna uppfattning. I järnvägstekniklagen bör det mot denna bakgrund införas en bestämmelse som innebär att utgångspunkten är att duospårvagnar omfattas av lagen om inte annat är särskilt föreskrivet. För att möjliggöra sådana föreskrifter bör bestämmelsen kombineras med ett bemyndigande.

Sammanfattningsvis bör direktivets möjligheter att meddela undantag från kraven i direktivet utnyttjas och föras in i järnvägstekniklagen. Det innebär att undantagen blir fler än i järnvägslagen samtidigt som tillämpningsområdet för regleringen ändras och omfattar den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem

7.2 Järnvägssäkerhetslagen

7.2.1 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägssäkerhetslagen ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. Förslaget i promemorian skiljer sig åt i fråga om vad som blir styrande för järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde. I promemorian anges tillämpningsområdet för lagen genom en hänvisning till bilaga I till direktiv (EU) 2016/797, där unionens järnvägssystem beskrivs. Vidare görs i promemorian bedömningen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Remissinstanserna: *Trafikverket* invänder mot promemorians förslag att föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem blir styrande för järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde. Trafikverket befarar att gränsdragningsproblem kan uppstå då verket bedömer att vissa delar av Trafikverkets järnvägsnät kommer att regleras av järnvägssäkerhetslagen medan andra delar kommer att regleras av lagen om nationella järnvägssystem och att det i sin tur innebär att Trafikverket behöver dubbla tillstånd för sin verksamhet.

Skälen för regeringens förslag: Syftet med direktiv (EU) 2016/798 är att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårburna tjänster underlättas (artikel 1.1). Direktivet tar främst sikte på den verksamhet som bedrivs inom unionens järnvägssystem. Framför allt handlar det om att infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags verksamhet ska vara säker. På samma sätt som det uttrycks i direktivet föreslås att järnvägssäkerhetslagen inriktas på den verksamhet som bedrivs inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Unionens järnvägssystem definieras i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Det består av järnvägsnät och fordon. Regeringens bedömning

är att den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem bör definieras enligt samma principer som gäller enligt artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/798. Därför föreslås att tillämpningsområdet utgår från regleringen i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Därtill föreslås endast de undantagsmöjligheter som framgår av artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/798. Utgångspunkten är att järnvägsnät och fordon som kan undantas från tillämpningsområdet för järnvägssäkerhetslagen i stället ska omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Något särskilt bemyndigande som medger att på nationell nivå få meddela föreskrifter och precisera vad som ingår i järnvägssystemet föreslås inte.

Trafikverket anser att järnvägssäkerhetslagen bör tillämpas även på den del av myndighetens verksamhet som normalt sett ska omfattas av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem. *Trafikverket* befarar att verket annars behöver dubbla tillstånd för sin verksamhet, eftersom det förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av båda lagarna. Regeringen konstaterar att *Trafikverket* endast förvaltar statligt ägd järnvägsinfrastruktur. Den föreslagna utformningen innebär därmed att all järnvägsinfrastruktur som *Trafikverket* förvaltar kommer att omfattas enbart av järnvägssäkerhetslagen. Det gäller även sådana sidospår som *Trafikverket* förvaltar och som ingår i en tjänsteanläggning som drivs av någon annan än verket.

Om däremot en infrastrukturförvaltare utöver att förvalta järnvägsinfrastruktur som omfattas av järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde förvaltar exempelvis privatägd infrastruktur som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke kommersiell persontrafik, omfattas den infrastrukturen av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem. I en sådan situation behövs två tillstånd, men en ansökan om tillstånd bör kunna utformas inom ramen för ett sammanhållet säkerhetsstyrningssystem som omfattar driften av båda näten. Kravbilderna på säkerhetsstyrningssystem är i allt väsentligt densamma i järnvägssäkerhetslagen och i lagen om nationella järnvägssystem, varför det inte bör uppkomma problem för tillståndsmyndigheten att utfärda två beslut på grundval av bedömningen av ett säkerhetsstyrningssystem. Det skulle innebära att tillsynsmyndigheten har möjlighet att hantera en sådan ansökan i ett sammanhang. Detta förutsätter dock att sökanden i sitt underlag till ansökan tydliggör vilka anläggningar som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och vilka som inte gör det. Det bör noteras att tillståndet som avser den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och som faller inom tillämpningsområdet för järnvägssäkerhetslagen kommer att behöva förnyas vart femte år. En sådan förnyad prövning bör kunna begränsas till den aktuella delen av tillståndet. Tillstånd för den järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem behöver däremot uppdateras först i samband med att exempelvis infrastrukturförvaltarens verksamhet förändras väsentligt.

Det ovan beskrivna exemplet skulle även kunna bli aktuellt i en situation där en ägare av ett privatägt järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik även förvaltar exempelvis ett eller flera sidospår, som används för andra järnvägsändamål än godshantering, t.ex. underhåll av fordon. Dessa

sidospår skulle omfattas av järnvägssäkerhetslagen, medan den privatägda delen skulle omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det skulle alltså innebära att ägaren behöver två tillstånd men att tillsynsmyndigheten bör kunna tillämpa det ovan beskrivna ansökningsförfarandet. Det förutsätter dock att det av dokumentationen till ansökan tydligt framgår vilka rutiner, processer och ansvarsförhållanden som gäller på de båda näten och vilka som endast gäller för något av dem. På samma sätt måste det framgå eventuella krav och villkor för användningen av fordon på näten i fråga.

7.2.2 Undantag från järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Järnvägssäkerhetslagen ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian har undantaget om privatägda järnvägsnät i punkt 3 en delvis annan redaktionell utformning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att undantaget om privatägda järnvägsnät som används för godsverksamhet (punkt 3) ska omformuleras dels för att den inte ska vara snävare än direktivets genom att begränsas till "ägarens godsverksamhet", dels för att inte riskera att intermodala terminaler på det europeiska nätet kan undantas från lagens tillämpning.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 2.2–2.4 i direktiv (EU) 2016/798 regleras undantag från direktivets tillämpning. I artikel 2.2 listas de verksamheter och nät som inte ska omfattas av direktivets regler och i artikel 2.3–2.4 listas järnvägsnät och fordon som medlemsstaterna får undanta från tillämpningen.

Enligt artikel 2.2 i direktiv (EU) 2016/798 ska direktivet inte tillämpas på tunnelbana och spårväg (inklusive snabbspårväg). Det gäller både infrastrukturen och fordonen. Av skäl 3 i ingressen till direktivet framgår att tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem i många medlemsstater omfattas av lokala tekniska krav och att de är undantagna från tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/797. Det anges att de båda direktiven bör ha samma tillämpningsområde för att genomförandet av direktiven ska underlättas. Därför bör sådana lokala system undantas från tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/798. Detta överensstämmer också med vad som gäller enligt hittillsvarande

järnvägslagen. Enligt 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen gäller inte lagen för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i stället i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Även om man skulle kunna hävda att varken tunnelbana eller spårväg utgör järnväg och att det därför är överflödigt att ange att dessa verksamheter inte ska omfattas av en järnvägssäkerhetslag, bör för tydlighetens skull en sådan bestämmelse föras in i järnvägssäkerhetslagen.

Från direktivets tillämpning ska också undantas nät som är funktionellt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt företag som enbart använder sådana nät. Även detta undantag bör med viss språklig justering föras in i järnvägssäkerhetslagen. Kravet på åtskildhet ska i järnvägssäkerhetslagen gälla i förhållande till den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Vidare ska i stället för företag som enbart använder sådana nät anges fordon som enbart används på sådana nät, för att använda samma terminologi som i järnvägstekniklagen och därmed undvika tveksamhet i fråga om järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde. I järnvägssäkerhetslagen är det dock främst verksamhet som företag bedriver på sådana nät som avses, t.ex. när fordon används. Undantaget träffar för närvarande två järnvägsnät med persontrafik.

Vidare bör privatägda järnvägsnät som ägaren till nätet eller en operatör vid nätet använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät undantas från lagens tillämpning. Undantaget gäller i första hand nät som brukar benämnas industrispår. Undantaget omfattar när det gäller fordon, enbart fordon som rör sig inne på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på nät som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, ska järnvägssäkerhetslagen tillämpas vid driften av det. Som *Transportstyrelsen* föreslår bör undantaget formuleras på ett sätt som innebär att risken undanröjs för att man med stöd av bestämmelsen skulle kunna undanta intermodala terminaler, exempelvis hamnar. Undantaget bör avse privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana nät.

I järnvägssäkerhetslagen bör det införas ett undantag från direktivet som omfattar privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det är inte helt klart vad detta skulle kunna röra sig om för trafik, men det skulle t.ex. kunna röra sig om avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller anställda som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industri- eller hamnområde. Mot bakgrund av de förhållandevis omfattande krav som uppställs i direktiv (EU) 2016/798 och nya järnvägssäkerhetslagen och de kostnader för företagen detta innebär bör de undantagsmöjligheter som medges utnyttjas.

Ytterligare ett undantag från direktivet som bör införas i järnvägssäkerhetslagen gäller järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät. Därigenom blir vissa järnvägsnät, inklusive trafiken på dem, undantagna från järnvägssäkerhetslagen. Däremot krävs att järnvägsföretag har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt

järnvägssäkerhetslagen om företaget i fråga avser att trafikera den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem med exempelvis ett museifordon. På järnvägsnät som ingår i unionens järnvägssystem får endast fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen användas. Genom att fordon avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska eller turiständamål undantas från den föreslagna järnvägstekniklagens tillämpningsområde, kommer de istället att omfattas av godkännandebestämmelserna i lagen om nationella järnvägssystem. Det innebär att t.ex. museifordon som ska användas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät, alltså inte enbart på särskilda museibanor, ska omfattas av järnvägssäkerhetslagen. Däremot undantas samma fordon från järnvägstekniklagens tillämpning. Fordonsgodkännanden kommer alltså att prövas enligt lagen om nationella järnvägssystem, medan säkerhetskraven för trafiken med dessa fordon regleras i järnvägssäkerhetslagen.

Sammanfattningsvis bör direktivets möjligheter att meddela undantag från kraven i direktivet föras in i järnvägssäkerhetslagen. Det bör också införas en upplysningsbestämmelse om att bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen finns i lagen om nationella järnvägssystem.

7.3 Lagen om nationella järnvägssystem

7.3.1 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen om nationella järnvägssystem ska tillämpas på järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag i fråga om lagens tillämpningsområde.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att tillämpningsområdet är otydligt och konstaterar att tillämpningsföreskrifter kommer att få stor betydelse för verksamhetsutövarna. *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* är positiva till att en separat lag införs som gäller för museijärnvägar men konstaterar samtidigt att det inte är helt tydligt vad som gäller för sådan trafik.

Skälen för regeringens förslag: Ett järnvägssystem som inte omfattas av tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen, dvs. den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, ska som utgångspunkt omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Vad gäller de synpunkter som framförs av *Trafikverket* och *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* att det inte är tydligt vad som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem, redogörs närmare för tillämpningsområdena för järnvägstekniklagen respektive järnvägssäkerhetslagen i avsnitten 7.1 och 7.2. I avsnitten redogörs för tillämpliga undantag från dessa lagar som i sin tur avgör vad

som bör omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon.

I grunden har järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen samma tillämpningsområde. Undantagen från respektive lag skiljer sig dock i ett avseende. Det gäller fordon som används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål när de används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. När sådana fordon används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och inte enbart på särskilda museibanor omfattas den som framför dem av krav på tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen medan fordonen ska vara godkända enligt lagen om nationella järnvägssystem. Skälet för denna ordning är att det vore orimligt att uppställa exempelvis krav på TSD-anpassning av museifordon samtidigt som de fordon och verksamhetsutövare som trafikerar det allmänna järnvägsnätet bör tillämpa samma säkerhetsreglering. Syftet med lagen om nationella järnvägssystem är bl.a. att kunna undanta järnvägsnät och fordon från EU-krav utan att göra avkall på säkerheten.

I likhet med vad som gäller enligt den hittillsvarande järnvägslagen, bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ha möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde. Ett sådant bemyndigande kan exempelvis användas för att meddela undantag för tivolianordningar och bergbanor.

8 Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

8.1 Järnvägssäkerhetslagen

8.1.1 Säkerhetsansvar

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ansvara för en säker drift i järnvägssystemet.
--

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tågföretagen)*, *SJ AB* och *Trafikverket* anser att förslaget i promemorian ger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ett alltför långtgående ansvar i förhållande till intentionen i direktivet samt att bördan och belastningen ökar på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Skälen för regeringens förslag: I direktiv (EU) 2016/798 anges att medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har ansvaret för en säker drift av sina respektive delar av unionens järnvägssystem och för riskhanteringen av de delar som de ansvara för (artikel 4.1 d). Medlemsstaterna ska, utan att det inverkar på det civilrättsliga skadeståndsansvar som följer av medlemsstaternas rättsliga bestämmelser, säkerställa att varje infrastrukturförvaltare och varje järnvägsföretag ges ansvaret för sina respektive delar av systemet och för en säker drift av dessa, inklusive materielförsörjning och upphand-

ling av tjänster, gentemot användare, kunder, berörd personal och andra aktörer som avses i artikel 4.4 (artikel 4.1 e). I direktivet finns dessutom en uppräkningslista av aktörer med potentiell inverkan på säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem (artikel 4.4). I uppräkningslistan, som inte är uttömmande, nämns aktörer som exempelvis underhållsansvariga enheter, tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare. Gemensamt för dessa aktörer är att de dels har en potentiell inverkan på den säkra driften av järnvägssystemet, dels att de direkt eller indirekt samverkar med järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare på grundval av olika typer av kund- eller leverantörsavtal. Dessa aktörer nämns i ett avsnitt i direktivet som handlar om roller för olika aktörer inom Europeiska unionens järnvägssystem när det gäller att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten. I avsnittet anges också att aktörerna har vissa säkerhetsrelaterade skyldigheter (artikel 4.4–4.6).

Vid en första anblick kan mot denna bakgrund ansvarsfördelningen i direktivet framstå som något oklar. Det framgår dock av artikel 4.3 c att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i avtal med de aktörer som avses i artikel 4.4 ska se till att de senare svarar för de åtgärder som anges i artikel 4.4–4.6, som avser s.k. riskkontroll (se avsnitt 8.1.4). Aktörerna som avses i artikel 4.4 blir alltså enbart skyldiga att genomföra åtgärder inom ramen för riskkontroll om de är bundna av avtal med denna innebörd (i direktiv (EU) 2016/798 används begreppet riskkontrollåtgärder). Sett från järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens perspektiv innebär artikel 4.3 c att de har en skyldighet att, i samband med anlitandet av en potentiell säkerhetspåverkande varu- eller tjänsteleverantör, se till att denne har ett avtalsrättsligt ansvar för att inom ramen för sitt avtalade uppdrag också genomföra sådana åtgärder som avses i artikel 4.4–4.6. Det händer att anlitate leverantörer i sin tur anlitar underleverantörer för genomförandet av sina egna i avtal överenskomna åtaganden gentemot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I dessa fall är det viktigt med klarhet i fråga om vem – den av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag anlitate leverantören eller dennes underleverantör – som ska bära ansvaret för att genomföra de åtgärder som avses i artikel 4.4–4.6. Utformningen av artikel 4.4 får till följd att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i sina avtal med olika leverantörer måste säkerställa att de senare för vidare skyldigheten att utföra åtgärderna i fråga till underleverantörer som eventuellt anlitas i senare led. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska också kontrollera att de åtgärder som avses i artikel 4.4–4.6 verkligen blir genomförda på sätt som följer av avtalen mellan dem och deras leverantörer. De ska för detta ändamål tillämpa de kontrollförfaranden som anges i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll, som är direkt tillämplig. Genom denna ordning säkerställs att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, i förhållande till leverantörer och deras underleverantörer, har en koordinerande roll, som är naturlig mot bakgrund av att artikel 4.1 d ger just infrastrukturförvaltare och

järnvägsföretag hela ansvaret för den säkra driften av järnvägssystemet. Den föreslagna ordningen tydliggör vem som ska bära ansvaret i en faktisk situation och motverkar att osäkerhet uppstår samtidigt som den medger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan nyttja andras resurser i uppgiften att säkerställa en säker drift av järnvägssystemet.

Det är ledningen hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt (jämför prop. 2003/04:123 s. 99). Det är då den säkra driften av järnvägsföretagets respektive infrastrukturförvaltarens del av järnvägssystemet som avses.

8.1.2 **Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer**

Regeringens bedömning: För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten bör gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer användas, enligt vad som framgår av EU-rättsakter. Ett oberoende bedömningsorgan bör göra bedömningen av säkerhetsnivåer.

Promemorians förslag: Promemorians förslag skiljer sig åt från regeringens bedömning på så sätt att det i promemorian föreslås en bestämmelse som upplyser om att gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer framgår av EU-rättsakter. Vidare föreslås i promemorian att det ska införas ett bemyndigande att få meddela föreskrifter avseende bedömningsorgan.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att genom att det enbart hänvisas till EU-rättsakter generellt i den föreslagna lagtexten i promemorian är det inte tydligt vad som ska gälla som svensk lag. Vidare påpekar *Trafikverket* att det i svensk lagstiftning finns definitioner som avviker från nu aktuell EU-rätt. *Trafikverket* befarar att det bl.a. kan leda till problem i samband med rapportering av olyckor i förhållande till de i direktivet angivna indikatorerna för olyckor och även i statistiska sammanhang.

Skälen för regeringens bedömning

Allmänt

Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder har inom EU-rätten införts stegvis för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå. Genom gemensamma säkerhetsmål fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar. För att bedöma säkerhetsmålen och även i övrigt bedöma säkerhetsnivåer och andra säkerhetskrav används gemensamma säkerhetsmetoder. För att underlätta i bedömningen av mål och metoder finns gemensamma säkerhetsindikatorer.

Gemensamma säkerhetsmål

Av kommissionens beslut 2012/226/EU av den 23 april 2012 om den andra uppsättningen gemensamma säkerhetsmål för järnvägssystemet, senast ändrat genom kommissionens genomförandebeslut 2013/753/EU, framgår närmare vad som avses med säkerhetsmål. Där anges bl.a. att målen får uttryckas i form av kriterier för en acceptabel risknivå eller som miniminivåer för säkerheten. Målen ska särskilt beakta individuella risker relaterade till passagerare, personal, däribland entreprenörers anställda, plankorsningstrafikanter, personer som obehörigen uppehåller sig inom järnvägsområdet ("inkräktare" enligt artikel 7.1 a i direktiv (EU) 2016/798) och övriga, samt samhällsrisker.

De gemensamma säkerhetsmålen ska ses över regelbundet, med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Genom artikel 7.2 i direktiv (EU) 2016/798 ges Europeiska kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som ger ERA mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmål och eventuella ändringar i dessa. Direktivet anger att medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs för att uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Enligt artikel 4.1 f i direktivet ska de åtgärder som vidtas för att en medlemsstat ska nå upp till de gemensamma säkerhetsmålen föras in i en årlig säkerhetsplan som ska tas fram av medlemsstaten. Säkerhetsplanen utgör sedan underlag och är styrande för de åtgärder som bör vidtas för att uppnå de gemensamma säkerhetsmålen, För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har gemensamma säkerhetsindikatorer fastställts, se nedan.

Gemensamma säkerhetsmetoder

För att bedöma säkerhetsmålen och även i övrigt bedöma säkerhetsnivåer och andra säkerhetskrav används gemensamma säkerhetsmetoder. Genom artikel 6.2 i direktiv (EU) 2016/798 ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som ger ERA mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och eventuella ändringar i dessa. Medlemsstaterna ska därefter, i likhet med vad som sägs ovan om gemensamma säkerhetsmål, företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs med anledning av antagandet av gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa.

Det finns i dag ett flertal gemensamma säkerhetsmetoder och ett arbete pågår med att ta fram nya och se över befintliga.

Artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798 anger följande metoder:

1. metoder för riskvärdering och riskbedömning (artikel 6.1 a),
2. metoder för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd (artikel 6.1 b),
3. metoder för tillsyn, som ska användas av de nationella säkerhetsmyndigheterna samt metoder för övervakning, som ska användas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll (artikel 6.1 c),
4. metoder för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå (artikel 6.1 d),
5. metoder för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål på nationell nivå och på unionsnivå (artikel 6.1 e), och

6. metoder för andra processer inom säkerhetsstyrningssystemet som bedöms behöva harmoniseras på unionsnivå (artikel 6.1 f).

Direktivet anger i detta sammanhang att det i förekommande fall kan krävas att ett oberoende bedömningsorgan gör en bedömning av säkerhetsnivåer, uppnående av säkerhetsmål och uppfyllande av andra säkerhetskrav. Av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009, senast ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1136, framgår att ett bedömningsorgan ska göra en oberoende bedömning av både tillämpningen av riskhanteringsprocessen och dess resultat. Begreppet bedömning av överensstämmelse innebär i detta sammanhang en prövning av att specificerade säkerhetskrav är uppfyllda.

Gemensamma säkerhetsindikatorer

När det gäller bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har gemensamma säkerhetsindikatorer fastställts. Dessa framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/798. När de nationella säkerhetsmyndigheterna varje år lämnar en rapport om sin verksamhet till ERA, ska de redogöra för utvecklingen av järnvägssäkerheten och bl.a. göra en sammanställning av de gemensamma säkerhetsindikatorerna som framgår av artikel 19 (se avsnitt 8.1.12). Indikatorerna enligt bilaga I avser olyckor, farligt gods, självmord och riskfaktorer för olyckor. I bilagan anges även indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor samt indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och hur den ska genomföras. Det finns ett tillägg till bilaga I där definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor framgår.

Bemyndigande

Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder syftar till att kontinuerligt förbättra säkerhetsnivån inom järnvägssystemet. De gemensamma säkerhetsindikatorerna syftar till att underlätta övervakningen av järnvägssäkerheten. Som anges ovan kan det i förekommande fall krävas att ett bedömningsorgan gör en oberoende bedömning av bl.a. uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav. I fråga om krav som ställs på ett bedömningsorgan framgår av bilaga II till genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning de närmare kriterierna för ackreditering eller erkännande av ett sådant organ. Till skillnad från förslaget i promemorian görs bedömningen att något särskilt bemyndigande om att få meddela föreskrifter avseende bedömningsorgan inte behövs i järnvägssäkerhetslagen. Behövliga föreskrifter kan i stället meddelas som verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.1.3 Säkerhetsstyrningssystem

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utgöras av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att hanteringen av alla risker som en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet kan ge upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även en bestämmelse som anger vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla samt vad systemet ska uppfylla.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att ett systembaserat angreppssätt är en viktig princip vid inrättandet av ett säkerhetsstyrningssystem och att det bör regleras i lagen. Trafikverket påpekar vidare att järnvägssäkerhetslagens definition av järnvägsinfrastruktur skiljer sig från den i järnvägsmarknadslagen. Trafikverket anser att det kan innebära oklarheter om huruvida en tjänsteleverantör ska omfattas av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem eller inte.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Kravet på att en infrastrukturförvaltares och ett järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem regleras i 2 kap. 5 § järnvägslagen. Av bestämmelsen framgår att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. Kravet på verksamhetens utförande och organisation framgår hittills uttryckligen av 2 kap. 2 § järnvägslagen. Att verksamheten ska utföras så att skador förebyggs är en självklarhet om en säker verksamhet ska kunna tryggas. Bestämmelsen i järnvägslagen (2 kap. 2 §) får därför anses överflödigt och förs inte över till järnvägssäkerhetslagen.

Föreslagen ordning

Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta ett säkerhetsstyrningssystem (artikel 9.1). Detta är inget nytt krav, utan det fanns föreskrivet redan i det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet, direktiv 2004/49/EG. Syftet är att kunna trygga en ”säker verksamhet”, vilket framgår av direktivets definition av säkerhetsstyrningssystem som anges vara ”organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet” (artikel 3.9).

Säkerhetsstyrningssystemet behöver vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten. I järnvägssäkerhetslagen anges att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift i ett järnvägssystem. För att kunna säkerställa en säker drift måste infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utföra sin verksamhet så att skador till följd av verksamheten som de ansvarar för förebyggs. Att ha en organisation för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt ingår i det säkerhetsstyrningssystem som direktivet och järnvägssäkerhetslagen kräver. Vidare finns i järnvägssäkerhetslagen ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska alltså infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bidra till att Europeiska unionens järnvägssystem kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska vidare säkerställa att Europeiska unionens järnvägssystem uppfyller de säkerhetskrav som framgår av tillämpliga TSD och att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas. Med TSD avses ”en i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet”. TSD är inget nytt begrepp, utan det förekommer även i järnvägslagen. Med nationella regler avses föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med ett i direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande. Det handlar om nationella regler som är anmälda eller kommer att anmälas till den databas som för närvarande namnges Single Rules Database (tidigare Notif-IT), se avsnitt 10.2.8. Anmälan kan även ha skett i enlighet med direktiv 2004/49/EG. Säkerhetsstyrningssystemet utgör alltså ett verktyg för att bidra till att ett av direktivets syften uppnås, nämligen att utveckla och förbättra säkerheten inom unionens järnvägssystem.

I direktiv (EU) 2016/798 finns även en beskrivning av vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla. Det handlar om ansvarsfördelningen inom organisationen, ledningens kontroll, personalens roll, kontinuerlig förbättring, mänskliga faktorer och säkerhetskultur (artikel 9.2). Bestämmelsen fångar krav som är centrala för att verksamheten ska fungera på ett bra sätt ur säkerhetssynpunkt. Vidare beskrivs krav på grundläggande element som ska ingå i säkerhetsstyrningssystemet (artikel 9.3). När det gäller infrastrukturförvaltare finns särskilda krav (artikel 9.5 och artikel 12.1 andra stycket). Ett säkerhetsstyrningssystem ska bl.a. innehålla företagsinterna regelverk som beskriver vilka rutiner och processer som ska användas i verksamheten och vem eller vilka som ansvarar för respektive verksamhet. Av säkerhetsstyrningssystemet bör det exempelvis framgå vem som ansvarar för att personalen uppfyller ställda krav och följer gällande rutiner.

De grundläggande beståndsdelar som ska ingå i säkerhetsstyrningssystemet är förfaranden och metoder för genomförande av riskkontroll, dvs. identifiering av risker, utförande av riskvärdering och genomförande av åtgärder för riskhantering i samband med ändrade driftsförhållanden (se avsnitt 8.1.4). Användningen av dessa förfaranden

och metoder är närmare reglerad i förordning (EU) 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och i kommissionens delegerade förordning (EU) 762/2018 av den 8 mars om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010.

I direktiv (EU) 2016/798 anges att säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetstypen, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och den utövade verksamhetens andra förhållanden (artikel 9.4 första meningen). I säkerhetsstyrningssystemets natur ligger att det verkligen fungerar i och utvecklas jämsides med den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Ett säkerhetsstyrningssystem som inte är anpassat till verksamheten uppfyller inte direktivets och järnvägssäkerhetslagens krav.

I järnvägssäkerhetslagen föreslås att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inom ramen för riskkontroll ska vara skyldiga att samarbeta med varandra för att hantera gemensamma risker. Som Trafikverket påpekar kan denna skyldighet få konsekvenser för hur infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utformar sina respektive säkerhetsstyrningssystem i de delar som avser riskkontroll. Verket anser att det är viktigt att använda ett systembaserat angreppssätt inom ramen för infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags samarbete kring riskkontroll av gemensamma risker och föreslår därför att principen om ett systembaserat angreppssätt regleras i lag. Regeringen konstaterar att den föreslagna regleringen i fråga om skyldigheten att samarbeta inom ramen för riskkontroll av gemensamma risker är ett uttryck för denna princip. Användningen av denna princip är i hög grad beroende av utformningen av direktverkande EU-rätt, som i dag består av förordningarna (EU) 402/2013 och (EU) 762/2018. Regeringen bedömer därför att det inte är lämpligt att närmare reglera detta nationellt.

Risker på grund av egen och annans verksamhet

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet kan ge upphov till tryggas. Det innebär att även de risker som uppstår som ett resultat av att den egna verksamheten samverkar med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet. För att hantera risker ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag använda de metoder och förfaranden vid identifiering, värdering och hantering av de säkerhetsrisker som den egna verksamheten ensam kan ge upphov till. Detsamma gäller för de säkerhetsrisker som den egna verksamheten bidrar och kan ge upphov till. Ett exempel på en sådan risk är beroendet av tillförlitlig kommunikation mellan tåget och trafikledningen. Denna kommunikation omfattar ett flertal riskkällor som återfinns inom både infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamheter och som kan hanteras på ett flertal olika sätt.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har som framgår av avsnitt 8.1.1 också ansvaret för att identifiera och värdera sådana säkerhetsrisker i järnvägssystemet som deras anlitade entreprenörers verksamhet kan

medföra. De ska därför i avtal reglera sina entreprenörers, inklusive eventuellt anlidade underentreprenörers, skyldighet att vidta säkerhetsåtgärder för att hålla riskerna i fråga på en acceptabel nivå. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan också i avtal reglera entreprenörers och underentreprenörers deltagande i de tidigare momenten i riskkontrollen av deras verksamheter, dvs identifieringen och värderingen av säkerhetsriskerna i den verksamhet som lagts ut på entreprenad.

Trafikverket påpekar i sitt remissvar att det kan vara svårt att avgöra om en tjänsteleverantör ska omfattas av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem eller inte. Påpekandet görs mot bakgrund av att definitionen av järnvägsinfrastruktur i järnvägssäkerhetslagen skiljer sig från den i järnvägsmarknadslagen. Det kan konstateras att definitionen av järnvägsinfrastruktur avgör vem som ska anses vara infrastrukturförvaltare. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att definitionen av järnvägsinfrastruktur förs över från järnvägslagen i oförändrat skick. I likhet med det som anges i järnvägslagen ska en infrastrukturförvaltare ha tillstånd enligt den föreslagna järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem för att förvalta järnvägsinfrastruktur. En aktör som utför tjänster på järnvägsinfrastruktur som förvaltas av någon annan omfattas inte av begreppet infrastrukturförvaltare. Det innebär att alla tjänsteleverantörer som inte själva förvaltar infrastrukturen som de använder i sin verksamhet ska omfattas av säkerhetsstyrningssystemet hos den som förvaltar infrastrukturen i fråga.

Bemyndigande

För att kunna hantera de krav på säkerhetsstyrningssystem som följer av direktiv (EU) 2016/798 och det övriga behov av föreskrifter som kan tänkas uppkomma, föreslås ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem. Exempelvis lämpar sig bestämmelser om innehåll och anpassning av säkerhetssystem såsom ansvarsfördelning och ledningens kontroll för reglering på lägre nivå än lag. Detsamma gäller för hur ett säkerhetssystem ska inrättas för att tillämpliga säkerhetskrav ska uppfyllas. Utformningen av säkerhetsstyrningssystemet har gått i riktning mot en mer omfattande reglering på unionsnivå. Därför är utrymmet för nationella regler ytterst begränsat. Bland annat finns bestämmelser om gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762.

Det kan dock inte uteslutas att behov av ytterligare föreskrifter kan uppkomma. Ett allmänt hållet bemyndigande föreslås därför i järnvägssäkerhetslagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

8.1.4 Riskkontroll

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare
--

eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det bedöms lämpligt, ställa krav på att de som anlitas genomför riskkontroll och att de som anlitas ställer motsvarande krav på någon som de anlitar i sin tur. Om det är lämpligt, ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställa krav på att de som anlitas samarbetar med varandra. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även säkerställa att de som anlitas genomför riskkontroll.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera till dem som är berörda. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det bedöms lämpligt, säkerställa att de som anlitas av dem och de som anlitas i sin tur inom sina respektive ansvarsområden vidtar de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de upptäcker eller informeras om och rapporterar den till dem som berörs.

Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon, ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla relevanta uppgifter om fordonet för en säker drift.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller även ett förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om riskkontrollåtgärder.

Remissinstanserna: Flera av remissinstanserna anser att allt ansvar inte bör läggas på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att genomföra riskkontroll. *Trafikverket* anser att direktivet även reglerar skyldigheter för andra aktörer och att direktivet ger uttryck för att samtliga berörda aktörer har ett ansvar. När det gäller kravet på att vidta åtgärder för att hantera eventuella säkerhetsrisker anser *Trafikverket* att kravet på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska samarbeta endast bör avse situationer när båda parter säkerhetsstyrningssystem påverkas av en risk och att detta bör komma till uttryck i lagtexten. *Trafikverket* påpekar vidare att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att ställa krav på att den som anlitas genomför riskkontroll. *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* anser att direktivet ger uttryck för att samtliga aktörer i järnvägssystemet ska ta sitt ansvar och vidta åtgärder när säkerhetsrisker upptäcks och påpekar att det skulle underlätta om även gränssnitten mellan olika aktörer tydliggörs i lagen. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* anser att järnvägssäkerhetslagen bör innehålla en definition av begreppet tjänsteleverantör. *Inlandsbanan* efterfrågar någon form av ledning i fråga om vad som avses med att vidta nödvändiga riskkontrollåtgärder.

Skälen för regeringens förslag

Krav på att genomföra riskkontroll

I det tidigare säkerhetsdirektivet, direktiv 2004/49/EG, anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering i samarbete med varandra där det är

lämpligt. I direktiv (EU) 2016/798 används i stället begreppet nödvändiga riskkontrollåtgärder. I den nationella regleringen bör begreppet riskkontroll användas. Av artikel 4.3 a framgår att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ska genomföra nödvändig riskkontroll. Med nödvändig riskkontroll avses krav på att genomföra de förfaranden och gemensamma metoder som syftar till att identifiera, bedöma och vid behov eliminera eller minimera säkerhetsrisker. Syftet är att uppfylla de krav som ställs på sådana förfaranden och metoder samt genomföra de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798. Detta utvecklas i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och i kommissionens delegerade förordning (EU) 762/2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem.

I likhet med tidigare ordning enligt direktiv 2004/49/EG ska vid genomförandet av nödvändiga åtgärder för riskhantering enligt direktiv (EU) 2016/798 de förfaranden och metoder som anges i ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem användas. Detta framgår av bilaga I (järnvägsföretag) respektive bilaga II (infrastrukturförvaltare) till förordning (EU) 762/2018. I förekommande fall ska även den riskhanteringsprocess som beskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 användas. Det är fallet när s.k. väsentliga ändringar i järnvägssystemet vidtas. Vad som ska betraktas som en väsentlig förändring i ett järnvägssystem ska även fortsättningsvis antingen framgå av bestämmelser i nationell rätt eller avgöras av förslagsställaren. Med förslagsställare avses även fortsättningsvis bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ”genomför åtgärder för riskhantering”, se artikel 3.11 i förordning (EU) nr 402/2013. I de fall det inte rör sig om en väsentlig förändring kommer inte heller förordningens riskhanteringsprocess att behöva användas (artikel 4). I dessa senare fall kommer i stället att tillämpas de förfaranden och metoder för riskkontroll som anges i säkerhetsstyrningssystemen hos berörda infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Remissutfallet indikerar att den lagtekniska konstruktionen i promemorian är svår att tyda när det gäller frågan om fördelningen av ansvar för att genomföra riskkontroll. Flera av remissinstanserna anser att enligt direktivet har även andra än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvar för att riskkontroll genomförs. Det bör därför framhållas att ansvaret för att metoderna för riskvärdering och riskbedömning enligt artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798 blir genomförda ytterst ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det följer av artikel 4.1e att endast dessa är utpekade som bärare av ansvaret för järnvägssystemets säkra drift, se avsnitt 8.1.1. Den omständigheten att även andra aktörer kan vara ”förslagsställare” vid tillämpningen av förordning (EU) nr 402/2013 ändrar inte på detta faktum. Även om det betyder att t.ex. en enhet som ansvarar för underhåll ska tillämpa nämnda förordning, gör enheten detta inom ramen för relationen till sin kund, dvs. antingen en ägare av järnvägsfordon eller någon annan registrerad fordonsinnehavare. Den senare kan dock i sin tur ha en kundrelation med ett eller flera järnvägsföretag. Inom ramen för den

kundrelationen är dock den registrerade fordonsinnehavaren skyldig att genomföra riskkontroll. Enligt artikel 4.3 c i direktiv (EU) 2016/798 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, där det är lämpligt, genom avtal ålägga sina anlitade entreprenörer att genomföra riskkontrollåtgärder. Därtill ska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltare säkerställa att de anlitade entreprenörerna i förekommande fall överför sin avtalade skyldighet att genomföra riskkontroll till de underentreprenörer som de i sin tur eventuellt anlitar i senare led. Utgångspunkten för genomförande av riskkontroll som framgår av avtal är att den baseras på användningen av de förfaranden och metoder som omfattas av de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798. Det betyder att den avtalsreglerade riskkontrollen ska baseras på tillämpning av sådana förfaranden och metoder för riskkontroll som finns i järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem och, i förekommande fall, på den riskhanteringsprocess som beskrivs i förordning (EU) nr 402/2013.

Av direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.3 d) framgår att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet faktiskt genomför riskkontroll. Detta ställer naturligtvis krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag när de ingår avtal med andra aktörer. Samtidigt skapar det en medvetenhet hos andra aktörer om att kravet på nödvändiga riskkontrollåtgärder följer av EU-reglering och att de, för att verka på järnvägsområdet, måste ha kontroll över de risker som de medverkar eller ger upphov till. Även om kraven i järnvägssäkerhetslagen i första hand riktas mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, eftersom de ytterst ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet och innehar tillstånd för sin verksamhet, har som konstaterats ovan alla aktörer med en potentiell inverkan på den säkra driften en skyldighet att genomföra riskkontroll i enlighet med tecknade avtal. Av direktivet framgår att det som föreskrivs i avtal som behandlar riskkontroll ska redovisas på begäran av ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten. En bestämmelse som anger att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag på begäran är skyldiga att redovisa ett sådant avtal föreslås i den del av järnvägssäkerhetslagen som handlar om tillsyn.

Som *Trafikverket* påpekar är det viktigt att det tydliggörs att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att ställa krav på att de som anlitas genomför riskkontroll. Själva kontrollen av att riskkontroll faktiskt genomförs ska ske enligt den gemensamma säkerhetsmetod för övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktiv (EU) 2016/798. Säkerhetsmetoden utvecklas närmare i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012.

Enligt artikel 4.3 a i direktiv (EU) 2016/798 ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag där det är lämpligt också genomföra riskkontroll i samarbete med varandra. Det avser, som *Trafikverket* påpekar, s.k. delade eller gemensamma risker. *Trafikverket* anser att en sådan samarbetskyldighet bör begränsas till att endast avse situationer när båda parter säkerhetsstyrningssystem påverkas av en risk. Regeringen delar inte den uppfattningen. Genomförandet av riskkontroll inbegriper även

riskidentifiering. I avsaknad av att beredningsunderlaget närmare belyser konsekvenserna av den föreslagna begränsningen och mot bakgrund av det komplexa sambandet mellan drift av trafik och drift av infrastruktur framstår det som mindre lämpligt att uttryckligen begränsa samarbetskyldigheten till att endast avse situationer där båda parter säkerhetsstyrningssystem påverkas av en risk. Vid behov skulle dock en sådan avgränsning kunna regleras på lägre författningsnivå.

I direktiv (EU) 2016/798 finns även krav på att aktörer med potentiell inverkan på en säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem ska säkerställa att delsystem, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav och användningsvillkor så att järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare kan använda dem på ett säkert sätt (artikel 4.4 b). *Branschföreningen Tågoperatörerna*, *SJ AB* och *Trafikverket* påpekar att det i promemorian inte föreslås något särskilt genomförande av artikel 4.4 b. Ett sådant genomförande säkerställs dock genom att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör upprätta avtal som innehåller krav på att leverantörerna i fråga, inklusive eventuella underleverantörer som anlitas i sin tur, genomför riskkontroll och att de är skyldiga att reducera eller rapportera eventuella risker. Genom en sådan ordning säkerställs att varje aktör ges ansvar för sina delar av systemet och för en säker drift, som att exempelvis utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav. Det kan tilläggas att järnvägsmateriel är föremål för särskild reglering genom den föreslagna järnvägtekniklagen.

Åtgärder för att hantera säkerhetsrisker

I direktiv (EU) 2016/798 finns bestämmelser om skyldighet för infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra aktörer att rapportera säkerhetsrisker som de upptäcker eller informeras om till berörda parter och om att åtgärder för att hantera den upptäckta risken ska vidtas (artikel 4.5). Det bör i järnvägssäkerhetslagen införas en bestämmelse som anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inom sina respektive områden, ska vidta de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de, eller av dem anlidade entreprenörer, upptäcker eller informeras om och att de rapporterar vidare till dem som berörs. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör även säkerställa att de som anlitas och de som anlitas i sin tur vidtar motsvarande åtgärder om så krävs. *Trafikverket*, *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar i sina remissvar att direktivet anger att även andra parter har ansvar att vidta korrigerande åtgärder och anser att motsvarande krav bör framgå av järnvägssäkerhetslagen. *Trafikverket* pekar bl.a. på att det bör framgå av lagen att exempelvis enheter som ansvarar för underhåll har ett ansvar.

Regeringen konstaterar att kravet på genomförande av riskkontroll i direktiv (EU) 2016/798 inte är begränsat till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Alla aktörer som anlitas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och som har potentiell inverkan på den säkra driften inom järnvägssystemet omfattas, även om det i dessa fall ska ske genom reglering i avtal. Motsvarande ordning bör gälla i fråga om kraven på att rapportera och vidta åtgärder i samband med att en uppkommen säkerhetsrisk behöver hanteras. Som utgångspunkt är det viktigt att

understryka att ansvaret för verksamhet enligt järnvägssäkerhetslagen ytterst vilar på dem som ansvarar för den säkra järnvägsdriften, dvs. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. En ordning som innebär att flera på ett okoordinerat sätt ges ansvar för att göra samma sak ökar risken för att ingen agerar i tron att någon annan ansvarig gör det som krävs. Det innebär inte att andra aktörer fråntas ansvaret att agera när brister upptäcks eller information om brister tas emot. Vad de olika aktörerna ska göra i form av rapportering eller åtgärder ska regleras i avtal. Rapporteringen och åtgärderna ska dessutom vara baserade på resultatet av den riskidentifiering, riskbedömning och riskhantering som gjorts med användning av berörda infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem och i förekommande fall även med användning av den riskhanteringsprocess som beskrivs i förordning (EU) nr 402/2013.

Den aktör som kallas enhet med ansvar för underhåll (s.k. ECM), agerar som ovan angetts på grundval av kontrakt med en fordonsägare eller registrerad fordonsinnehavare och har som uppgift att se till att järnvägsfordon underhålls på ett korrekt sätt. En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsorgan för denna uppgift, se avsnitt 8.1.8. Enheten har normalt ingen avtalsrelation med vare sig något järnvägsföretag eller någon infrastrukturförvaltare. Det har den dock alltid med sin uppdragsgivare, fordonsägaren eller en nyttjanderättshavare (s.k. fordonsinnehavare). De senare har i sin tur en avtalsrelation med de järnvägsföretag som använder fordonen i sin trafik och som har ett intresse av att de är i funktionsdugligt och säkert skick. I avtalsrelationen mellan fordonsägare/fordonsinnehavare och enheter som ansvarar för underhåll kan t.ex. de senares rätt att vidta vissa riskkorrigerande eller informationsspridande åtgärder som rör fordonet regleras. Ett järnvägsföretag som disponerar över egna fordon kan i vissa fall också självt ansvara för underhåll. I detta fall behövs inga avtal mellan fordonsunderhålls- och tågtrafikfunktionerna, då det finns en direkt relation som kan säkras inom ramen för järnvägsföretagets organisation.

Användning av andras fordon

I direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.6) finns bestämmelser som anger att järnvägsföretag är skyldiga att utbyta alla uppgifter som är relevanta för en säker drift när de använder någon annans fordon. Järnvägsföretaget och den som tillhandahållit fordonet ska utbyta alla relevanta uppgifter för att fordonet ska kunna användas säkert. Uppgifterna ska inte vara begränsade till det berörda fordonets status och historik, uppgifter i underhållsjournaler för spårbarhetsändamål, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar. Även andra uppgifter ska bli föremål för information, om de kan vara av betydelse för en säker drift. Det kan exempelvis avse uppgifter om ett fordons underhåll eller utförda ombyggnationer. Det är alltså användaren av fordonet som ska förvissa sig om att det kan användas på ett säkert sätt, dvs. att fordonet är godkänt, att någon har underhållit fordonet och att underhållet har utförts korrekt, se avsnitt 8.1.8. Artikel 4.6 genomförs i järnvägssäkerhetslagen.

Bemyndigande

Direktiv (EU) 2016/798 innehåller relativt detaljerade bestämmelser om hur riskkontroll ska genomföras inom aktuellt område. Övriga och mer detaljerade bestämmelser inom området för riskkontroll finns även i direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Närmare bestämmelser om riskkontroll och riskhantering kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om riskkontroll som föreslogs i promemorian behövs därför inte.

8.1.5 **Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet**

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om krav på anställda i fråga om yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på den som anlitas att dennes anställda uppfyller kraven på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt och att motsvarande krav ställs på den som anlitas i sin tur.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa, och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Regeringens bedömning: Järnvägslagens bestämmelser om krav på materiel bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. I promemorian föreslås även en bestämmelse med krav på att material som används i ett järnvägssystem ska vara av viss beskaffenhet.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* bedömer att bestämmelser om krav som ställs på materiel och personal redan finns i annan EU-reglering. Vidare anser Branschföreningen Tågoperatörerna och *SJ AB* att motsvarande krav som ställs på anställda hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör ställas på anställda hos underhållsansvariga enheter. *Trafikverket* anser att det är mycket viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. *Trafikverket* anser vidare att det bör framgå uttryckligen vilka skyldigheter en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag har om en entreprenör anlitas samt om entreprenören i sin tur anlitar en underentreprenör.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Nuvarande ordning

Bestämmelser om att materiel ska uppfylla vissa krav så att skador förebyggs och om att personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten endast får utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig finns i hittillsvarande 2 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägslagen. För bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 1990/91:1 s. 32 f. och 51. samt prop. 2003/04:123 s. 171 f.

Föreslagen ordning

Bestämmelser om krav på den som är anställd hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag förs med vissa redaktionella ändringar över till järnvägssäkerhetslagen. Vidare bör det uttryckligen anges att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ställer krav på att den som anlitas och dess anställda uppfyller erforderliga krav. Det är den anlitate som därmed ansvarar för att dess personal uppfyller erforderliga krav på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör även ställa krav på den som anlitas att denne ställer motsvarande krav på någon som anlitas i sin tur. Kraven avser att säkerställa att även anställda hos anlitate entreprenörer uppfyller erforderliga krav i förhållande till de uppgifter som tilldelas dem. Eftersom det är fråga om en säkerhetslagstiftning, behöver det finnas uttryckliga krav på anställda och uppdragstagare hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Även i detta sammanhang kan åberopas medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 4.1 a i direktiv (EU) 2016/798 att säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt, att den kontinuerligt förbättras och att förebyggande av olyckor prioriteras. De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan, genom att träffa avtal, förvissa sig om att de föreskrivna kraven är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled. Av kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 utvecklas närmare vilka krav som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har att förhålla sig till vid upprättande av sina respektive säkerhetsstyrningssystem, bl.a. att säkerhetsstyrningssystemet i tillämpliga fall ska innehålla en beskrivning av de avtal som ingåtts med anlitate entreprenörer.

Som *Trafikverket* påpekar är det viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. *Trafikverket* anser att detta bör framgå uttryckligen i järnvägssäkerhetslagen och att det skulle överensstämma med de principer som framgår av direktivet och EU-förordningar på området. *Trafikverket* påminner i detta sammanhang om kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012. I förordningen utvecklas närmare den metod för övervakning som ska tillämpas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag för att

kontrollera att erforderliga krav hos exempelvis anlitate entreprenörer efterlevs.

I järnvägssäkerhetslagen införs ett nytt begrepp, säkerhetskritiska arbetsuppgifter, för att beteckna de arbetsuppgifter som är av direkt betydelse för järnvägssäkerheten. Anledningen till det nya begreppet är att det ofta kommit att användas inom EU-rätten i fråga om personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter (staff executing safety-critical tasks). Det handlar fortfarande om samma personal som avses med begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten”, som används exempelvis i hittillsvarande 2 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag själva som avgör vilken egen personal eller anlitad personal som har sådana arbetsuppgifter och därmed hamnar i denna kategori. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl. Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör få stänga av den som inte följer en skyldighet att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ska säkerställa att de som är sysselsatta i verksamheten alltid uppfyller erforderliga krav. Om det exempelvis finns omständigheter som pekar på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller kraven för säkerheten, måste det finnas en möjlighet att kräva att personen genomgår en läkarundersökning direkt utan att avvakta en kommande regelbunden sådan. Nämnas bör i sammanhanget, vilket också *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar, att det kan förekomma direkt tillämplig EU-rätt gällande krav som ställs på viss personal, t.ex. när det gäller krav på hälsa och kompetens. Trots detta gör regeringen bedömningen att det bör finnas uttryckliga bestämmelser om krav på den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter i järnvägssäkerhetslagen.

När det gäller begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” i hittillsvarande 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen föreslås detta genomgående bytas ut mot begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter”. Någon innehållsmässig förändring är dock inte avsedd. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar att säkerhetskritiska uppgifter utförs även av underhållsansvariga enheter och anser därför att dessa enheter bör se till att personalen uppfyller aktuella hälsokrav. Som *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* noterar ska även de som ansvarar för underhåll av fordon, dvs. den underhållsansvariga enheten uppfylla vissa hälso- och kunskapskrav. Den underhållsansvariga enheten ska vara certifierad av ett certifieringsorgan, se avsnitt 8.1.8. Inom ramen för detta certifieringsystem finns vissa bedömningskriterier som ska vara uppfyllda, bl.a. ska personer med säkerhetskritiska uppgifter uppfylla vissa hälso- och kunskapskrav. Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon bör järnvägsföretaget, i avtal med den som tillhandahåller fordonet, bl.a. se till att fordonsinnehavaren säkerställer att den underhållsansvariga enheten

uppfyller kraven på hälsa och yrkeskompetens. Den kontroll som användaren av ett fordon ska göra innan ett fordon får användas i järnvägstrafik bör underlättas av certifieringssystemet.

Enligt artikel 13.4 i direktiv (EU) 2016/798 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare vara ansvariga för utbildnings- och kompetensnivån hos sin personal som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Detta är en självklar förutsättning för att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska kunna bedriva en säker verksamhet. Det blir alltså en uppgift för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att se till att de som är sysselsatta i verksamheten har god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller och som berör deras arbetsuppgifter. Vidare ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare se till att den personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter med hänsyn till yrkeskunskande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig. I likhet med den ordning som beskrivs ovan bör kraven föras vidare på dem som anlitas i sin tur. I detta ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

Bör järnvägslagens bestämmelser om krav på materiel föras över till järnvägslagen?

I järnvägslagen finns bestämmelser om att järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av den verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs. I promemorian föreslås att bestämmelsen förs över till järnvägssäkerhetslagen. I promemorian görs bl.a. bedömningen att det behöver finnas en yttersta garanti för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag endast använder materiel som är av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel ska alltså vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* ifrågasätter dock regleringen som föreslås i promemorian, eftersom kraven på materiel redan regleras inom EU-rätten.

Det kan konstateras att materiel som används i järnvägssystemet ska vara av viss beskaffenhet och uppfylla vissa krav för att få användas och att dessa krav i allt väsentligt redan regleras i EU-rätten, exempelvis genom TSD. Utrymmet för nationella regler torde därför vara ytterst begränsat. EU-rätten reglerar dock inte samtliga typer av säkerhetsrelevanta anläggningar, exempelvis ställverk. Reglering för sådan materiel bör därför fortsättningsvis finnas. Den bör framgå i anslutning till den föreslagna järnvägstekniklagen och inte av järnvägssäkerhetslagen.

Bemyndigande

Närmare reglering om personals lämplighet i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter bör lämpligen meddelas genom föreskrifter i anslutning till järnvägssäkerhetslagen. Exempelvis kan det finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer

bör därför ges rätt att meddela föreskrifter i nu nämnda avseenden. Ett bemyndigande om detta bör införas i järnvägssäkerhetslagen.

8.1.6 Tillgång till utbildning

Regeringens bedömning: I likhet med det som gäller i dag bör Transportstyrelsen följa marknaden för järnvägsutbildningar.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att det numera uttryckligen ställs krav på kompetens för vissa yrkesgrupper. *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* uppmärksammar att det utöver den TSD som nämns i promemorian finns fler TSD som innehåller krav på utbildning.

Skälen för regeringens bedömning: I direktiv (EU) 2016/798 finns krav på medlemsstaterna att säkerställa att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska uppgifter har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal när sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik på deras nät (artikel 13.1). Det anges vidare vad utbildningstjänsterna ska innefatta. Om utbildningen inte inbegriper examinering och utfärdande av intyg, ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens personal får tillgång till sådana intyg. Vidare ska den nationella säkerhetsmyndigheten säkerställa att utbildningen uppfyller de krav som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (lokförardirektivet), i TSD eller i de nationella regler som avses i artikel 8.3 e i direktiv (EU) 2016/798. I artikel 13.2 i direktivet anges att om utbildningen endast erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av infrastrukturförvaltaren, ska medlemsstaten säkerställa att den görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris som är kostnadsrelaterat och som får inbegripa en vinstmarginal.

Regeringen bedömer att nuvarande ordning, med företrädesvis företagsintern utbildning kompletterad av utbildning tillhandahållen av särskilda utbildningsanordnare, fungerar tillfredställande. Den kompletterande utbildningen tillhandahålls i allt väsentligt av aktörer som är verksamma på marknaden för utbildning. Nuvarande utbildningsutbud är tillfredställande även från ett säkerhetsperspektiv och fungerar i förhållande till den utbildning som krävs för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. När det sedan gäller medlemsstaternas skyldighet att reglera priset för de utbildningar som det uppställs krav på i artikel 13 i direktiv (EU) 2016/798 noteras att det finns flera aktörer på marknaden som erbjuder de aktuella utbildningarna. Någon prisreglering är därför inte nödvändig. Vidare bedömer regeringen att Transportstyrelsen även i fortsättningen bör ha i uppgift att följa marknaden för utbildning i syfte att säkerställa att den fortsätter att komplettera den företagsinterna utbildningen på ett lämpligt sätt och att den på så sätt bidrar till ett effektivt

upprätthållande av säkerhetsnivån i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Det finns, i likhet med de resonemang som fördes vid genomförandet av motsvarande bestämmelse i direktiv 2004/49/EG, ingen anledning att befara att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter inte skulle ha rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik (artikel 13). För övervägandena vid genomförandet av den motsvarande bestämmelsen i direktiv 2004/49/EG, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 44 f).

När det gäller utbildning av lokförare krävs tillstånd av Transportstyrelsen för de utbildningsanordnare som bedriver utbildning för förare av järnvägsfordon. Tillstånd krävs även för de examinatorer som genomför prov för kompletterande intyg för förare av järnvägsfordon. Kraven för tillstånd anges i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare, som genomför direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet). I lagen finns ett krav på opartiskhet.

När det sedan gäller utbildning av ombordpersonal eller annan personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller hos entreprenörer som är direkt eller indirekt anlitade av dem är utbildningsmarknaden brokig med en mängd olika utbildningsalternativ. *Transportstyrelsen* anför i detta avseende att krav på kompetens för vissa yrkesgrupper infördes i Sverige den 1 januari 2019 genom antagande av en genomförandeplan enligt TSD Drift. Kraven tillämpas redan i dag och omfattar ombordpersonal. Transportstyrelsen anger vidare att kraven är funktionellt utformade och inte formulerade så att de reglerar vilken utbildning som krävs. I den aktuella genomförandeplanen anges kompetenskraven för berörd personal samt att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska klargöra vilka utbildningsbehov som finns för att berörd personal ska uppfylla dessa krav. Som *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar innehåller även TSD avseende delsystemet Tunnelsäkerhet krav på utbildning.

Det bör nämnas att det är infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som identifierar vilka arbetsuppgifterna är och som avgör vilken utbildning som behövs för att utföra dem. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag står vanligen själva för utbildning av sin personal. Därtill finns skräddarsydda utbildningar att tillgå på marknaden för utbildningstjänster.

Bemyndigande

Transportstyrelsen behöver, i likhet med vad som gäller i dag enligt järnvägsförordningen, ges i uppdrag att följa marknaden för utbildningstjänster och bevaka att det även fortsättningsvis finns sådana utbildningar som krävs och som är öppna för alla. Artikel 13.1 och 13.2 i direktiv (EU) 2016/798 bör alltså genomföras på samma sätt som skett i hittillsvarande järnvägsförordning, dvs. att det bör föreskrivas att Transportstyrelsen ska ha ett ansvar för att följa marknaden. Något bemyndigande i järnvägssäkerhetslagen om att få meddela sådana

föreskrifter behövs inte. Bedömningen är att ytterligare föreskrifter i dessa avseenden kan meddelas av regeringen genom den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.1.7 Personalens rätt till kopia av handlingar

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Med anledning av artikel 13.3 i direktiv (EU) 2016/798 införs en bestämmelse om personalens rätt till en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet. Rätten till kopia syftar till att underlätta för personal att vid behov kunna söka sig vidare i arbetslivet. En motsvarande reglering när det gäller lokförare finns i 2 kap. 7 § lagen om behörighet för lokförare.

8.1.8 Underhållsansvarig enhet för fordon

Regeringens förslag: Fordon ska tilldelas en underhållsansvarig enhet för att få användas i järnvägstrafik. Den som använder fordonet ska innan fordonet används i trafik säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat.

Den underhållsansvariga enheten ska, med hjälp av ett underhållssystem, säkerställa att de fordon vars underhåll den ansvarar för är i säkert skick.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om underhållssystem och om undantag från krav på certifiering av en underhållsansvarig enhet.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om underhållsansvarig enhet.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tågföretagen)*, *SJ AB* och *Transportstyrelsen* anser att kontrollen av att den underhållsansvariga enheten uppfyller erforderliga krav inte bör vara en skyldighet för den som använder fordonet. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* efterfrågar vidare ett tydliggörande av syftet med att inrätta ett underhållssystem.

Skälen för regeringens förslag

Underhållsansvarig enhet för fordon

Enligt artikel 14 i direktiv (EU) 2016/798 ska ett fordon innan det används på järnvägsnätet ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Syftet med en sådan ordning är bl.a. att man ska kunna identifiera den enhet som har den särskilda tekniska kompetensen för att underhålla ett fordon. Det förväntas

även underlätta för den som använder fordonen att ta sitt ansvar för järnvägssäkerheten samtidigt som det skapas en ordning som kan användas för att ytterligare utveckla säkerhetsarbetet. Den underhållsansvariga enheten ska säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. Det är dock fortfarande infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ytterst ansvarar för den operativa säkerheten i järnvägssystemet, dvs den säkra driften av järnvägssystemet (se avsnitt 8.1.1).

Innan ett fordon får användas för järnvägstrafik bör användaren av fordonet säkerställa att den underhållsansvariga enheten för fordonet har ett underhållscertifikat. Det är alltså användaren, i praktiken ett järnvägsföretag, som bör säkerställa att fordonet har tilldelats en certifierad underhållsansvarig enhet och på så sätt säkerställa att de fordon vars underhåll enheten ansvarar för kan användas på ett säkert sätt i företagets tåg. I sammanhanget bör det noteras att ett järnvägsföretag inte alltid äger de fordon som det använder. Järnvägsföretaget bör därför i avtal med fordonsägaren eller med den som fordonsägaren med nyttjanderätt upplåtit sina fordon till säkerställa att fordonet kan användas på ett säkert sätt. Med det avses att järnvägsföretaget även bör säkerställa att fordonsägaren eller nyttjanderättsinnehavaren i sin tur i avtal med den underhållsansvariga enheten sett till att fordonet kan användas på ett säkert sätt. Denna kontroll bör underlättas genom kravet på certifiering av enheten som ansvarar för underhållet. *Branschföreningen Tågoperatörerna, SJ AB och Transportstyrelsen* anser att själva certifieringskravet bör vara tillräckligt för att fordonsanvändaren ska kunna förvissa sig om att aktuell enhet som ansvarar för underhållet också uppfyller erforderliga krav. Regeringen delar denna uppfattning. Det bör dock erinras om att ansvaret för den säkra driften inte upphör till följd av att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat eller är godkänd inom ramen för verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem. Ansvaret för den säkra tågdriften och för att fordonen verkligen är säkra att använda ligger oförändrat kvar på användaren. Ett fordon får bara användas om det är i säkert skick, om planerat underhåll är utfört och det kan säkerställas att fordonet inte har skadats sedan dess.

För att ett fordon ska få användas i järnvägstrafik ska det alltså ha tilldelats en underhållsansvarig enhet som är certifierad. I förekommande fall kan underhållet av fordon utföras av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare vars säkerhetsstyrningssystem innefattar ett underhållssystem, se artikel 3.2 2 b och 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779. Om den enhet som ansvarar för underhållet exempelvis är ett järnvägsföretag, dvs. är godkänd inom ramen för företagets säkerhetsstyrningssystem, och inte uppfyller ställda krav, kan det resultera i att tillsynsmyndigheten återkallar företagets tillstånd. Om den enhet som ansvarar för underhållet är certifierad enligt kraven i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) 445/2011 och inte längre uppfyller kraven, kan certifieringsorganet vidta åtgärder. Varje enhet som ansvarar för underhåll av fordon är därmed också föremål för tillsyn av

antingen tillsynsmyndigheten eller certifieringsorganet. Denna tillsyn bör innebära att den administrativa bördan lättar något för användaren av ett fordon. Som nämns ovan ligger dock ansvaret för den säkra tågdriften och därmed även för att fordonen verkligen är säkra att använda oförändrat kvar hos användaren.

Någon ändring i denna del föreslås inte. Kravet på certifiering, som i dag gäller underhållsansvariga enheter för alla fordon, torde också underlätta detta säkerställande, eftersom det i dessa fall finns ett ackrediterat certifieringsorgan som ska kontrollera att den underhållsansvariga enheten initialt och fortlöpande uppfyller kraven på certifiering. Uppgifter om den underhållsansvariga enheten ska enligt direktiv (EU) 2016/798 föras in i det nationella fordonsregistret. Detta kommer att framgå genom att en underhållsansvarig enhet enligt järnvägssäkerhetslagen definieras som den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det register över fordon som avses i järnvägstekniklagen.

Förslaget innebär även att underhåll av fordon som används i trafik som bedrivs på ideell grund i kulturhistoriskt syfte (museitrafik) på järnvägsnät som även trafikeras av kommersiellt bedriven trafik kommer att omfattas av kravet på underhållsansvarig enhet, vilket inte är fallet i dag. Detta innebär dock ingen större praktisk förändring. Redan i dag måste de museiföreningar som i egenskap av järnvägsföretag trafikerar det statliga järnvägsnätet kunna påvisa att de har fungerande och för syftet lämpligt utformade rutiner, regler etc. för bl.a. fordonsunderhåll så att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet kan förebyggas. Dessa museiföreningar utför därför redan i dag, inom ramen för sin egen organisation och sitt eget säkerhetsstyrningssystem, de uppgifter som normalt utförs av underhållsansvariga enheter. Förslaget innebär i praktiken ingen ändring i detta avseende. Till skillnad från i dag måste dock föreningarna i fråga kunna visa upp innehav av särskilda underhållssystem. Det innebär att de behöver beskriva de delar av den egna organisationen, organisationsinterna regleringen etc. som ansvarar för eller avser fordonsunderhåll och låta denna beskrivning utgöra en del av säkerhetsstyrningssystemet. Underhållssystemen ska uppfylla vissa krav, som i praktiken motsvarar sådana krav som Transportstyrelsen redan i dag ställer på föreningarna att i sina säkerhetsstyrningssystem ställa på sina egna underhållsverksamheter.

Underhållssystem

I direktiv (EU) 2016/798 anges att den underhållsansvariga enheten, utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg, ska säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. Den underhållsansvariga enheten ska mot bakgrund av detta inrätta ett underhållssystem. Syftet är att säkerställa att varje underhållsansvarig enhet uppfyller de grundläggande förutsättningar som bedömts nödvändiga för att de fordon som de har ett underhållsansvar för ska vara säkra för användning när de är i drift. Härigenom ges också förutsättningar för användaren av fordonen att tillämpa enklare och mindre kostnadskrävande åtgärder för kontroll av de fordon som används i deras tåg.

Underhållssystemet ska ha en ledningsfunktion, en underhållsutvecklingsfunktion, en funktion för styrning av flottans underhåll och en funktion för utförande av underhåll. Den underhållsansvariga enheten ska själv sköta ledningsfunktionen men får lägga ut de övriga tre underhållsfunktionerna på entreprenad. De närmare kraven på dessa funktioner framgår av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 och kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762.

Bemyndigande

I direktiv (EU) 2016/798 finns detaljerade bestämmelser om underhåll av fordon (artikel 14). Vidare finns bestämmelser om ett system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon, inklusive de underhållsfunktioner som beskrivs i direktiv (EU) 2016/798 i direkt tillämpbar EU-rätt, se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779. Utrymmet för att meddela föreskrifter är på grund av EU-rätten begränsat. Något särskilt föreskriftbemyndigande som föreslås i promemorian avseende underhållsansvarig enhet bedöms därför inte behövas. Närmare bestämmelser om underhållsansvarig enhet för fordon kan meddelas genom verkställighetsföreskrifter av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Däremot bör det införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om underhållssystem och om undantag från kravet på certifiering av en underhållsansvarig enhet.

8.1.9 En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad

Regeringens förslag: En underhållsansvarig enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsorgan. Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz, ska gälla i Sverige.

Regeringens bedömning: Tillsynsmyndigheten bör inte längre meddela tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer i sak med regeringens förslag. Till skillnad från regeringens förslag utgår promemorian från Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar, som numera ersatts av genomförandeförordning (EU) 2019/779 som gäller krav på certifierad enhet för alla fordon.

Remissinstanserna: Flera av remissinstanserna påpekar att kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 numera ersatts av genomförandeförordning (EU) 2019/779 och att den ska gälla från och med den 16 juni 2020. Trafikverket uppmärksammar att termen certifieringssystem används i stället för underhållssystem i den nya förordningen. Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tågforetagen) och SJ AB efterfrågar vissa klargöranden i fråga om regelverken inom aktuellt område. Styrelsen för ackreditering och teknisk

kontroll ställer sig positiv till att tillsynsmyndigheten inte längre ska utfärda underhållscertifikat.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Med stöd av artikel 14.6 i direktiv (EU) 2016/798 har genomförandeförordning (EU) 2019/779 antagits. Den tidigare regleringen avseende ett system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar har i och med den nya förordningen utvidgats och blivit mer detaljerad. Det innebär att alla fordon numera ska tilldelas en underhållsansvarig enhet. Bestämmelser om certifieringen av enheter som ansvarar för underhållet av fordon framgår alltså av direkt tillämplig EU-rätt. Med utgångspunkt i de krav och bedömningskriterier för organisationer som ansöker om ett s.k. ECM-certifikat och som framgår av bilaga III till direktivet har därefter kraven och kriterierna utvecklats och blivit mer detaljerade i enlighet med det som framgår av bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779. Bestämmelser för vad som gäller för att få en sådan certifiering framgår alltså av den nämnda förordningen. På grund av covid-19 pandemin har dock tillämpningen av vissa bestämmelser i förordningen ändrats vad gäller giltighetstiden för vissa certifikat för enheter som ansvarar för underhåll. Det framgår kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/780 av den 12 juni 2020 om ändring av förordning (EU) nr 445/2011 och genomförandeförordning (EU) 2019/779 vad gäller åtgärder för att, på grund av covid-19-pandemin, förlänga giltighetstiden för vissa certifikat för järnvägsenheter som ansvarar för underhåll av vissa övergångsbestämmelser.

Sverige valde vid tillkomsten av reglerna 2011 att en underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar skulle vara certifierad. Med denna lösning kunde såväl den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) som ackrediterade certifieringsorgan meddela tillstånd respektive certifikat till underhållsansvariga enheter för godsvagnar. Därmed säkerställdes att det skulle finnas någon instans som med säkerhet kunde meddela tillstånd när regleringen trädde i kraft. Eftersom det numera har etablerats en privat marknad för certifiering av underhållsansvariga enheter, görs bedömningen att det inte längre finns skäl att låta tillsynsmyndigheten meddela tillstånd till underhållsansvariga enheter.

8.1.10 Rapportering av olyckor

Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om olycksrapportering ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras också i andra fall än de som anges i järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: I bestämmelsen om olycksrapportering i hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen anges att om det

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

Bestämmelsen har sin grund i 24 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Övervägandena inför införandet i järnvägslagen framgår av propositionen Järnvägslagen (prop. 2003/04:123 s. 172) som hänvisar till förarbetena till den äldre järnvägssäkerhetslagen propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 54). I järnvägslagen har därefter anpassning skett till direktiv 2004/49/EG, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 110). Kravet på olycksrapportering följer numera av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798. Järnvägslagens bestämmelse om olycksrapportering bör föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska, i likhet med vad som gäller i dag enligt 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen, få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras även i andra fall än de som anges i järnvägssäkerhetslagen.

8.1.11 Årlig säkerhetsrapport

Regeringens förslag: Järnvägslagens regler om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller även ett förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapportering.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport. Bestämmelsen bör föras över till järnvägssäkerhetslagen. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 35 f. och 109).

Alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska enligt artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798 före den 31 maj i stället för den 30 juni enligt artikel 9.4 i direktiv 2004/49/EG varje år överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Det framgår även vad rapporten ska innehålla. Närmare reglering om årlig säkerhetsrapport kan som verkställighetsföreskrifter meddelas av regeringen eller den myndighet

som regeringen bestämmer med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något sådant särskilt bemyndigande i järnvägssäkerhetslagen om att få meddela sådana föreskrifter som föreslås i promemorian behövs alltså inte.

8.1.12 Årsrapport om säkerhetsarbetet och årlig säkerhetsplan

Regeringens bedömning: En årlig rapport om säkerhetsarbetet inom järnvägsområdet och en årlig säkerhetsplan bör utarbetas av tillsynsmyndigheten och offentliggöras varje år. Dessutom bör tillsynsmyndigheten lämna förslag på en årlig säkerhetsplan.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I likhet med den ordning som anges i det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet, direktiv 2004/49/EG, ska de nationella säkerhetsmyndigheterna enligt artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798 varje år offentliggöra en rapport om sina verksamheter under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten ska innehålla information om

- utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorerna,
- viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet,

- utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd,
- resultaten och erfarenheterna av tillsynen över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inklusive antalet och resultaten av inspektioner och revisioner,

- de undantag som har beslutats i enlighet med artikel 15 (krav på underhållsansvarig enhet), och

- järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

Den sista strecksatsen i artikel 19 är ny i förhållande till motsvarande artikel i direktiv 2004/49/EG (artikel 18), som är införd i svensk rätt genom järnvägsförordningen. Enligt 2 kap. 3 b § järnvägsförordningen ska Transportstyrelsen årligen upprätta och offentliggöra en rapport om sitt säkerhetsarbete inom järnvägsområdet. Rapporten ska överlämnas till regeringen och ERA.

Enligt artikel 4.1 f i direktiv (EU) 2016/798 ska medlemsstaterna även utarbeta och offentliggöra årliga säkerhetsplaner där de anger genom vilka åtgärder de gemensamma säkerhetsmålen är tänkta att uppnås. I avsnitt 8.1.2 redogörs för gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer.

Syftet med att utarbeta en säkerhetsplan är att säkra uppnåendet av de gemensamma säkerhetsmålen. Bedömning av vilka åtgärder som på grundval av kravet i direktivets artikel 4.1 f bör vidtas och införas i en medlemsstats årliga säkerhetsplan nödvändiggör såväl analys som bedömning av både säkerhetsläge och säkerhetsutveckling. Vid en sådan bedömning ska hänsyn tas till de gemensamma säkerhetsmålen samt till vilka effekter olika åtgärder kan tänkas få. De åtgärder det här är fråga om

är sådana som medlemsstaten förfogar över för att säkra att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på ett effektivt sätt svarar för den säkra driften i järnvägssystemet, dvs. regelgivning, tillstånds- och tillsynsverksamhet.

Det bedöms lämpligt att den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten, som har en central roll när det gäller att övervaka säkerheten i järnvägssystemet, utarbetar förslag på en årlig säkerhetsplan i samband med den årliga rapporten om säkerhetsarbetet enligt artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798. Den bör sedan fastställas av regeringen.

Eftersom Transportstyreslen är en myndighet under regeringen behövs inte något bemyndigande om att få meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapport och årlig säkerhetsplan i järnvägssäkerhetslagen. Bedömningen är att föreskrifter om detta faller in under den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.1.13 Föreskrifter om trafikregler för järnväg

Regeringens bedömning: Det finns inte något behov av ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian lämnas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Det bör inte införas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg. Trafikregler och andra typer av driftsregler som riktar sig mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag finns i direkt tillämplig EU-rätt. Dessa regleras genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773.

8.2 Lagen om nationella järnvägssystem

8.2.1 Säkerhetsansvar

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ansvara för en säker drift i ett järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* uppfattar förslaget i promemorian som svårtolkat, bl.a. eftersom det inte framgår vilken sorts ansvar verksamhetsutövaren har i ett järnvägssystem. Enligt verket kan det inte vara meningen att ansvaret ska uppfattas som solidariskt mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. *Transportstyrelsen* anser att innebörden av ansvarsreglerna bör överensstämma med regleringen i järnvägssäkerhetslagen.

Skälen för regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha fullt ansvar för säkerheten inom sina delar av ett järnvägssystem. Det är den säkra driften av järnvägssystemet som avses. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska alltså, i likhet med den ordning som föreslås gälla i järnvägssäkerhetslagen, ytterst ansvara för säkerheten inom sina respektive delar av järnvägssystemet. Ansvaret för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt gäller redan i dag enligt järnvägslagen men förtydligas genom en uttrycklig bestämmelse. Det är ledningen hos infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt (jfr prop. 2003/04:123 s. 99).

Det måste stå helt klart vem som bär det yttersta ansvaret för den säkra driften i ett järnvägssystem. Det får inte råda tveksamhet om vem som ska bära ansvaret i en faktisk situation och vilken grad av ansvar det är fråga om. Det skulle inte vara en lämplig ordning att lägga ansvaret för säkerheten inom järnvägssystemet på andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. I likhet med det som konstateras i promemorian finns utrymme för att avtalsvägen hantera ansvaret för andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

I ansvaret för en säker drift i järnvägssystemet ligger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för att tillämpa sina säkerhetsstyrningssystem och att systemen ändras i takt med att verksamheten utvecklas. I säkerhetsstyrningssystemets natur ligger att det ska fungera och utvecklas med den verksamhet som bedrivs (se avsnitt 8.2.2).

8.2.2 Säkerhetsstyrningssystem

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utgöras av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även en bestämmelse som anger vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla samt vad systemet ska uppfylla.

Remissinstanserna har inte några synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Krav på säkerhetsstyrningssystem enligt nuvarande reglering

I 2 kap. 5 § järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Av paragrafen framgår att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. Vidare ställs krav på verksamhetens utförande och organisation (2 kap. 2 §). Att verksamheten ska utföras så att skador förebyggs är en självklarhet om en säker verksamhet ska kunna tryggas. Paragrafen förs därför inte över till lagen om nationella järnvägssystem.

Krav på säkerhetsstyrningssystem enligt lagen om nationella järnvägssystem

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som bedriver verksamhet som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för sin verksamhet. Syftet med kravet på att inrätta ett säkerhetsstyrningssystem är att trygga en säker verksamhet. Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten som bedrivs. Ett säkerhetsstyrningssystem utformas inte på samma sätt hos en tillståndshavare som bedriver intensiv persontrafik som t.ex. hos en tillståndshavare som bedriver verksamhet på ett industrispår med lite trafik.

I likhet med vad som gäller i dag bör ett säkerhetsstyrningssystem utgöras av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. För att kunna trygga en säker verksamhet måste infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utföra sin verksamhet så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Verksamheten bör också vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. Vidare bör det ställas krav på att säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras, eftersom systemet behöver kunna identifieras.

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska alla de risker som verksamheten ger upphov till hanteras. Det är inte endast hanteringen av de risker som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagets egen verksamhet ger upphov till som ska tryggas. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet. Hur långt skyldigheten att beakta risker i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer sträcker sig får i det enskilda fallet avgöras med hänsyn till vilka risker och vilka aktörer som det handlar om.

För innehavare av ett säkerhetstillstånd eller ett gemensamt säkerhetsintyg följer kraven på säkerhetsstyrningssystemet av EU-rätten och järnvägssäkerhetslagen. I direktiv (EU) 2016/798 finns en beskrivning av krav på säkerhetsstyrningssystem. Det handlar om ansvarsfördelning, ledningens kontroll, personalens roll, kontinuerlig förbättring, mänskliga faktorer och säkerhetskultur (artikel 9.2) Bestämmelsen fångar krav som är centrala för att verksamheten ska fungera på ett bra sätt ur säkerhetssynpunkt. Kraven förefaller självklara att ställa även för säkerhetsstyrningssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. De kan lämpligen meddelas i form av föreskrifter på lägre nivå än lag. Det är framför allt viktigt att föreskriva om det som är aktuellt

för den verksamhet som avser att bedrivas enligt lagen om nationella järnvägssystem.

Exempel på givna komponenter i ett säkerhetsstyrningssystem är förfaranden som säkerställer att kraven på personal och materiel uppfylls. Det innebär exempelvis att även om det inte enligt lagen om nationella järnvägssystem krävs att ett fordon ska tilldelas en underhållsansvarig enhet, måste underhållet av fordonet vara organiserat. Detta bör ske inom ramen för säkerhetsstyrningssystemet.

Bemyndigande

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges möjlighet att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem. Exempelvis kan föreskrifter meddelas om vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla och hur det kan anpassas till den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

8.2.3 Riskkontroll

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra och med andra som är berörda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om riskkontroll.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att det är svårt att utläsa vad som ska genomföras för att uppfylla kraven på att genomföra riskkontroll.

Skälen för regeringens förslag: Kravet på att genomföra riskkontroll är nytt i förhållande till den hittillsvarande järnvägslagen. Med riskkontroll avses att identifiera en risk, bedöma risken och vidta åtgärder för att åtgärda risken. Kravet på att genomföra riskkontroll ställs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, eftersom de innehar tillstånd och ytterst ansvarar för sin verksamhet. Ibland behöver även andra aktörers verksamhet som har inverkan på den säkra driften i ett järnvägssystem beaktas när det gäller att hantera riskerna.

Det finns reglering om riskkontrollåtgärder i artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798, som genomförs i järnvägssäkerhetslagen. Den regleringen är mer långtgående än den som föreslås i lagen om nationella järnvägssystem. *Trafikverket* efterfrågar tydlighet i fråga om vad som ska utföras för att uppfylla kraven på riskkontrollåtgärder och att det bör framgå av lagen om nationella järnvägssystem vad som förväntas av en verksamhetsutövare, även med beaktande av att det finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om riskkontroll.

Närmare bestämmelser om riskkontroll, anpassade till området för verksamheten, bör meddelas genom föreskrifter i anslutning till lagen. Artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798 kan ge viss vägledning till dessa föreskrifter. Det betyder inte att krav på riskkontrollåtgärder enligt lagen om nationella järnvägssystem behöver utformas i enlighet med kraven i

direktivet. I föreskrifter kan närmare krav på riskkontroll anges samt vilka gemensamma förutsättningar som ska gälla för riskkontrollåtgärder. Det kan avse risksituationer som är svåra att hantera inom ramen för varje enskild aktörs säkerhetsstyrningssystem, exempelvis i en situation som kräver att flera aktörer genomför riskhantering gemensamt. Det kan också vara fråga om krav som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förhålla sig till vid upprättande av sina säkerhetsstyrningssystem, exempelvis vad som ska gälla vid arbete i spår. Föreskrifterna kan alltså avse risksituationer som är svåra att hantera inom ramen för varje enskild aktörs säkerhetsstyrningssystem, exempelvis i en situation som kräver att flera aktörer genomför riskhantering gemensamt.

Ett bemyndigande bör införas i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om riskkontroll.

8.2.4 **Krav på järnvägsmateriel samt anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet**

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om krav på att järnvägsmateriel ska vara av viss beskaffenhet för att förhindra skador i järnvägssystemet ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Detsamma ska gälla järnvägslagens bestämmelser om krav på anställda i fråga om yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas uppfyller kraven på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt och att den som anlitas ställer motsvarande krav på andra som anlitas i sin tur.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* påpekar att ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” är ett väl inarbetat begrepp och befarar att ett byte till begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter” kan bidra till osäkerhet i fråga om tillämpningen. *Trafikverket* anser att det är mycket viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. *Trafikverket* anser vidare att det bör framgå uttryckligen vilka skyldigheter en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag har om en entreprenör anlitas samt om entreprenören i sin tur anlitar en underentreprenör.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Bestämmelser om krav som ställs på materiel och på personal finns i hittillsvarande 2 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägslagen. I fråga om materiel anges att järnvägsinfrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs. När det gäller personal som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten anges att sådana arbetsuppgifter endast får utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning. Bestämmelserna kan härledas till 12, 13, 15 och 16 §§ i den äldre järnvägssäkerhetslagen. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 32 f. och s. 51 f.) och propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 171 f.).

Föreslagen ordning

Bestämmelserna i järnvägslagen om krav som ställs på järnvägsmateriel och på personal bör, med vissa redaktionella ändringar, föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Med hänsyn tagen till vikten av att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten behöver det finnas en yttersta garanti för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag endast använder materiel som är av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Vidare behöver det säkerställas att de som är sysselsatta i ett järnvägssystem har god kännedom om vad som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel ska alltså vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Det bör vara en skyldighet för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att se till att kravet på säker materiel är uppfyllt. Materiel kan visserligen vara godkänd för att användas, men olika omständigheter i samband med användandet kan göra att användandet inte kan ske på ett säkert sätt. I ett sådant fall är det inte tillåtet att använda materielen i järnvägssystemet. Kravet på säker materiel innebär också att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag måste se till att materielen underhålls och behandlas så att den även fortsättningsvis kan användas på ett säkert sätt. Exempelvis ska lastning och lossning ske på ett säkert sätt. De skador som ska förebyggas är person- och saksador. I saksador innefattas skador i miljön till följd av olyckor.

Det bör även ställas krav på dem som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet. De ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Bestämmelser om krav på den som är anställd hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag bör i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Det bör även uttryckligen regleras att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska ställa krav på att den som anlitas och de som anlitas i sin tur uppfyller kraven. Det är den

anlitade som ansvarar för att dennes personal uppfyller kraven på yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt och att motsvarande krav ställs på andra som anlitas. Den anlitate ska alltså ställa motsvarande krav på den som i sin tur anlitas. Som *Trafikverket* påpekar i sitt remissvar är det viktigt att särskilja de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller sina egna anställda från de skyldigheter som gäller med avseende på kontrakterade entreprenörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan, genom att träffa avtal med den som anlitas, förvissa sig om att de föreskrivna kraven är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar sedan för att kraven i tecknade avtal följs. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får alltså utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. I kraven som ställs för att få utföra vissa arbetsuppgifter i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

I förhållande till järnvägslagen införs ett nytt begrepp, säkerhetskritiska uppgifter, för att beteckna de arbetsuppgifter som är av direkt betydelse för järnvägssäkerheten. Begreppet används redan inom EU-rätten och föreslås införas i järnvägssäkerhetslagen och nu även i lagen om nationella järnvägssystem. Någon innehållsmässig förändring är inte avsedd och även med beaktande av de synpunkter som *MRO* framför i sitt remissvar bedöms det som lämpligt att begreppet införs i lagen.

En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som visar att det inte finns några hinder av hälsoskäl. Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får frånta den som inte följer skyldigheten att genomgå undersökning sådana arbetsuppgifter.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att se till att personalen alltid uppfyller kraven som ställs. Om det exempelvis finns omständigheter som pekar på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller kraven för säkerheten, måste det finnas en möjlighet att kräva att personen genomgår en läkarundersökning direkt utan att avvakta en kommande regelbunden sådan.

Sammanfattningsvis föreslås att järnvägslagens bestämmelser om krav på järnvägsmateriel i sak flyttas över till lagen om nationella järnvägssystem. Vidare föreslås att vissa krav ska ställas på anställda som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet. Det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget som ansvarar för att de som är anställda i verksamheten uppfyller dessa krav. Motsvarande krav som gäller för den som är anställd bör även ställas på dem som anlitas för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet. Det bör då vara den anlitate som är skyldig att se till att dennes anställda uppfyller nödvändiga krav.

Bemyndigande

Ett bemyndigande bör införas i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter. I föreskrifter kan det exempelvis preciseras vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning som har betydelse för säkerheten.

Beträffande krav på att järnvägsmateriel ska vara av viss beskaffenhet för att få användas i järnvägssystemet kan närmare bestämmelser meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.2.5 Rapportering av olyckor

Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om olycksrapportering ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras också i andra fall än de som anges i lagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* noterar att begreppen ”spårtrafik” och ”järnvägstrafik” används omväxlande i promemorian och anser att om det finns en skillnad mellan begreppen så bör de tydliggöras.

Skälen för regeringens förslag: Regleringen om olycksrapportering i hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen bör i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. I stycket anges att om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller som tyder på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetskänslighet.

De överväganden som gjordes vid införandet av bestämmelsen i järnvägslagen framgår av propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 172). I järnvägslagen har därefter anpassning skett till direktiv 2004/49/EG, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 110). Kravet på olycksrapportering framgår numera av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798, när det gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Skyldigheten att rapportera olyckor bör gälla även för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som omfattas av lagen om

nationella järnvägssystem. För att anpassa ordalydelsen till den övriga terminologin i lagen bör begreppet ”fordon” användas i stället för ”järnvägsfordon”.

I likhet med hittillsvarande 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras också i andra fall än de som anges i bestämmelsen om rapportering av olyckor. Ett bemyndigande om detta bör införas.

8.2.6 Årlig säkerhetsrapport

Regeringens förslag: Järnvägslagens regler om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från kravet att ge in en årlig säkerhetsrapport.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller även ett förslag om att det ska införas ett allmänt hållet bemyndigande att få meddela föreskrifter om den årliga säkerhetsrapporten.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* föreslår att bestämmelsen i stället bör ange att det är först på begäran som årsrapporten ska ges in till tillsynsmyndigheten.

Skälen för regeringens förslag: I hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Bestämmelsen bör i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Den årliga säkerhetsrapporten ska ges in till tillsynsmyndigheten och avse det närmast föregående kalenderåret. Paragrafen i järnvägslagen införlivade krav i direktiv 2004/49/EG. Beträffande paragrafens närmare innebörd se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 35 f. och 109). I artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798 föreskrivs att alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag före den 31 maj varje år ska överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Det framgår även vad rapporten ska innehålla. Kravet i direktivet föreslås genomföras i järnvägssäkerhetslagen.

Bedömningen är att kravet på att årligen överlämna en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten som utgångspunkt även bör gälla för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det bör dock införas ett bemyndigande i anslutning till lagen som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från kravet på att överlämna en sådan rapport. Vad *MRO* anför i denna del ändrar inte denna bedömning.

Den närmare regleringen om exempelvis vad rapporten ska innehålla kan meddelas som verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

8.2.7 Föreskrifter om trafikregler för järnväg

Regeringens bedömning: Det finns inte något behov av ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian föreslås ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* anser att bemyndigandet i promemorian är otydligt.

Skälen för regeringens bedömning: Det bör inte införas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg. Bedömningen är att trafikregler och andra typer av driftsregler som riktar sig mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör hanteras inom ramen för bemyndigandet om riskkontroll, se avsnitt 8.2.3.

9 Undersökning av olyckor och tillbud

9.1 Utredning av olyckor och tillbud enligt järnvägssäkerhetsdirektivet

I tredje kapitlet i direktiv (EU) 2016/798 behandlas utredning av olyckor och tillbud. Kapitlet avser skyldigheten att utreda (artikel 20), utredningsstatus (artikel 21), utredningsorgan (artikel 22), utredningsförfarande (artikel 23), rapporter (artikel 24), information som ska överlämnas till ERA (artikel 25) och säkerhetsrekommendationer (artikel 26).

I samband med genomförandet av det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet, direktiv 2004/49/EG (artiklarna 19–25) gjordes vissa ändringar i lagen om undersökning av olyckor och förordningen om undersökning av olyckor. Övervägandena vid genomförandet framgår av propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 52 f. och 105 f.). Regeringen gjorde bl.a. bedömningen att Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan. Organet ska enligt direktivet beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt fristående i förhållande till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det ska också vara skilt från tillsynsmyndigheten och kunna utföra sina uppgifter helt oberoende av myndigheten.

Statens haverikommission har det övergripande ansvaret för undersökning av olyckor och tillbud. Kommissionen har till uppgift att från säkerhetssynpunkt utreda alla typer av allvarliga civila eller militära olyckor och tillbud, oavsett om de inträffar på land, till sjöss eller i luften. Verksamheten styrs av ovan nämnda lag och förordning. Regelverket gäller för olyckor inom samtliga transportslag. När det gäller järnvägsolyckor omfattar regelverket även undersökning av olyckor vid tunnelbana och spårväg.

I samband med nu aktuellt genomförande av direktiv (EU) 2016/798 i fjärde järnvägspaketet görs nedan en bedömning av behovet av ändringar i lagen om undersökning av olyckor. När det gäller skyldigheten för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att rapportera olyckor till tillsynsmyndigheten så behandlas detta separat (se avsnitt 8.1.10 och 8.2.5).

9.2 Behov av ändringar på grund av direktiv (EU) 2016/798

Regeringens bedömning: Lagen om undersökning av olyckor bör inte ändras med anledning av direktiv (EU) 2016/798.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Statens haverikommission* anser att det är oklart vilka resonemang som ligger bakom de ställningstaganden som görs i promemorian i fråga om direktivets genomförande av reglerna om utredning av olyckor. I fråga om förslaget att vissa definitioner kopplade till olycksutredningar närmare kan beskrivas i föreskrifter på lägre nivå än lag anser kommissionen behovet som begränsat, eftersom tolkningen av begreppen i lagen om undersökning av olyckor sker fördragskonformt.

Skälen för regeringens bedömning

Skyldigheten att utreda

Artikel 20 i direktiv (EU) 2016/798 handlar bl.a. om skyldigheten att utreda varje allvarlig olycka. Den motsvarar artikel 19 i direktiv 2004/49/EG. I artikeln talas om att medlemsstaterna ska säkerställa att det utredningsorgan som avses i artikel 22 i direktivet efter varje allvarlig olycka inom unionens järnvägssystem genomför en utredning. Utredningens syfte ska vara att förbättra järnvägssäkerheten och förebyggandet av olyckor. I 2 § lagen om undersökning av olyckor anges vilka olyckor som ska undersökas och bl.a. anges järnvägsolyckor. I lagen finns en definition av järnvägsolyckor som överensstämmer med definitionen av allvarlig olycka i artikel 3.12 i direktivet. I 1 § förordningen om undersökning av olyckor anges att undersökningar av olyckor eller olyckstillbud görs av Statens haverikommission.

Av artikel 20 framgår också att utredningsorganet får utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, exempelvis tekniska brister i

strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter i unionens järnvägssystem. Det anges även vad utredningsorganet ska beakta då det fattar sitt beslut om huruvida en utredning ska genomföras. Bestämmelserna i 2 och 3 §§ lagen om undersökning av olyckor och 3 och 3 a §§ förordningen om undersökning av olyckor bedöms tillräckliga för att genomföra den delen av artikel 20.

Artikel 20 behandlar även utredningsorganets möjligheter att bestämma utredningarnas omfattning och de förfaranden som ska följas vid genomförandet av utredningar, bl.a. med beaktande av artiklarna 21 och 23. Artikel 20 ger uttryck för kravet på att utredningsorganet ska ha en oberoende ställning för utredning av järnvägsolyckor. Något särskilt genomförande föreslås inte heller i denna del, eftersom Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan. Av artikel 20 framgår även att en utredning inte i något fall ska avse fastställande av skuld eller ansvar. I 17 § tredje stycket förordningen om undersökning av olyckor anges att en säkerhetsrekommendation ska utformas på sådant sätt att den inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar.

Utredningsstatus

Artikel 21, som motsvarar artikel 20 i direktiv 2004/49/EG, anger att medlemsstaterna inom sina respektive rättssystem ska fastställa en s.k. rättslig status för utredningen. Syftet är att göra det möjligt för utredningsledarna att utföra sin uppgift så effektivt och snabbt som möjligt. Artikel 21 anger även att medlemsstaterna ska säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar ska samarbeta till fullo och att utredarna har rätt att få tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen. En nyhet i förhållande till det tidigare säkerhetsdirektivet är att ERA ska samarbeta med utredningsorganet om utredningen omfattar fordon som är godkända av ERA eller om ett järnvägsföretag bedriver verksamhet med stöd av ett säkerhetsintyg som utfärdats av ERA. Avslutningsvis anger artikel 21 att en utredning ska utföras oberoende av om en eventuell rättslig utredning görs. På samma sätt som vid genomförandet av det tidigare direktivet anser regeringen att 8–10 §§ lagen om undersökning av olyckor är tillräckliga för att genomföra hela artikel 21 (se prop. 2006/07:45 s. 58 f.).

Utredningsorgan

Artikel 22 i direktivet handlar bl.a. om kravet på utredningsorganets oberoende och motsvaras av artikel 21 i direktiv 2004/49/EG. Det anges att utredningsorganet ska vara funktionellt oberoende av den nationella säkerhetsmyndigheten, av ERA och av organ som reglerar järnvägsverksamhet. Statens haverikommission uppfyller dessa krav på oberoende. Något särskilt genomförande av artikel 22.1 föreslås därför inte. Detsamma gäller artikel 22.2, som innehåller krav på att utredningsorganet ska kunna utföra sina uppgifter oberoende av andra aktörer och ha tillräckliga resurser för att göra detta.

I artikel 22.3 första stycket anges att medlemsstaterna ska föreskriva att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och, i tillämpliga fall, den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart måste anmäla de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 till utredningsorganet och att de ska

tillhandahålla all information som är tillgänglig. Denna anmälan ska, när det är lämpligt, uppdateras när den information som saknas blir tillgänglig. Vidare anges att utredningsorganet utan dröjsmål och under alla omständigheter senast två månader efter det att anmälan om olyckan eller tillbudet inkommit ska besluta om huruvida en utredning ska påbörjas.

För ett korrekt genomförande av direktivet i fråga om rapporteringsskyldigheten för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare bör nuvarande reglering i 2 kap. 6 § järnvägslagen om att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att rapportera olyckor m.m. till tillsynsmyndigheten föras över till järnvägssäkerhetslagen, se avsnitt 8.1.10 och 8.2.5. Den del av artikeln som anger att utredningsorganet ska besluta om huruvida en utredning ska påbörjas eller inte bör däremot framgå av en författning på lägre nivå än lag. När det gäller skyldigheten att rapportera olyckor framgår det av 20 § förordningen om undersökning av olyckor att verksamhetsutövare har rapporteringsskyldighet till tillsynsmyndigheten. Av 25 § samma förordning framgår det att tillsynsmyndigheten genast ska underrätta Statens haverikommission om olyckor och tillbud. Dessa bestämmelser tillsammans bedöms vara tillräckliga för att genomföra artikel 22.3. Det innefattar även direktivets krav på att utredningsorganet fortlöpande ska tillhandhållas all information om en olycka eller ett tillbud.

Artikel 22.4 och artikel 22.5 handlar om vikten av att säkerställa att andra utredningar inte äventyrar utredningsorganets oberoende och att utredningsorganet ska ha möjlighet att be om stöd från utredningsorgan i andra länder eller från ERA. Av 8 b § första stycket förordningen om undersökning av olyckor framgår bl.a. att Statens haverikommission vid undersökning av järnvägsolyckor får be om ett sådant stöd. Detta bedöms som tillräckligt för ett korrekt genomförande.

I artikel 22.6 anges att medlemsstaterna får anförtro utredningsorganet uppgiften att genomföra utredningar av andra järnvägsolyckor eller tillbud än dem som avses i artikel 20. I 3 § första stycket förordningen om undersökning av olyckor anges att olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 och 2 a §§ lagen om undersökning av olyckor ändå ska undersökas enligt lagen, om det är motiverat från säkerhetssynpunkt att undersökningen görs.

Artikel 22.7 anger att olika utredningsorgan ska samarbeta i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder, utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen. Vidare framgår det att ERA, enligt artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, ska stödja utredningsorganen i att inrätta ett program för referentgranskning. Kravet på samarbete med andra myndigheter framgår av 8 b § andra stycket förordningen om undersökning av olyckor.

Utredningsförfarande

Artikel 23 behandlar utredningsförfarandet och motsvarar artikel 22 i direktiv 2004/49/EG. Artikeln handlar om hur en utredning bör utföras i händelse av att en olycka eller ett tillbud inträffar på eller nära gränsen mellan två medlemsstater. Det anges att utredningsorgan från andra med-

lemsstater ska bjudas in, där det är lämpligt, för att delta i en utredning om ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar tillstånd eller ett fordon som är registrerat eller underhålls i den främmande staten är inblandat i olyckan eller tillbudet. Av 4 § fjärde stycket lagen om undersökning av olyckor framgår att när en sådan olycka eller tillbud som avses i direktivet inträffar med ett spårfordon får den myndighet som ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken myndighet som ska göra undersökningen alternativt att de gör den tillsammans. Av 12 b § förordningen om undersökning av olyckor framgår att utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in i händelse av att ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar tillstånd i den främmande staten är inblandat i olyckan. Den nämnda regleringen får anses vara tillräcklig för att genomföra artikeln i den delen. Vidare framgår av artikeln att i de fall ett utredningsorgan inbjudits att delta i en utredning ska utredningsorganet ges de befogenheter som behövs för att på begäran kunna bistå vid en eventuell insamling av bevismaterial för en annan medlemsstats utredningsorgans räkning. Det utländska utredningsorganet ska ges tillgång till information och bevis. I 12 a–12 c §§ förordningen om undersökning av olyckor finns bestämmelser som rör undersökning av olyckor utomlands eller då en utländsk myndighet utför eller deltar i en sådan undersökning på svenskt territorium.

Artikel 23.2 behandlar att utredningsorganet ska säkerställa att lämpliga resurser finns tillgängliga för en utredning. Något särskilt genomförande föreslås inte. Regeringen bedömer att myndigheten vid behov kan tillföras eventuella nödvändiga resurser för operativ och teknisk sakkunskap kopplad till utredningsverksamheten hos myndigheten.

I artikel 23.3 anges att utredningen ska utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet för att ge samtliga parter möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Det anges även att infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretagen, den nationella säkerhetsmyndigheten, ERA, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare ska ges tillfälle att tillhandahålla relevant teknisk information för att förbättra utredningsrapportens kvalitet. Utredningsorganet ska också ta hänsyn till offrens och deras anhörigas rimliga behov och hålla dem underrättade om hur utredningen framskrider. I 7 § första stycket lagen om undersökning av olyckor anges att den myndighet som gör en undersökning ska, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av olyckan eller tillbudet och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen. I 7 § förordningen om undersökning av olyckor finns särskilda bestämmelser om att Statens haverikommission ska sända underrättelse om undersökningen till vissa aktörer. Vidare anges i 7 a § när dessa aktörer även har rätt till regelbunden information om hur undersökningen framskrider och att de, så långt det är praktiskt möjligt, ska ges tillfälle att lägga fram sina synpunkter.

I artikel 23.4 anges att utredningsorganet ska avsluta sin utredning på olycksplatsen inom kortast möjliga tid för att ge infrastrukturförvaltaren möjlighet att återställa infrastrukturen och öppna den för järnvägstrafik så snart som möjligt. *Statens haverikommission* påpekar i sitt remissvar att

det i promemorian inte föreslås något särskilt genomförande av artikel 23.4. Samtidigt uppfattar kommissionen att den generella regeln i 5 § förvaltningslagen (2017:900) får anses innebära att artikeln redan är genomförd. Den paragrafen reglerar grundläggande krav på legalitet, objektivitet och proportionalitet i myndigheternas verksamhet och avser bl.a. att säkerställa att de åtgärder som vidtas av myndigheter är proportionella. Enligt regeringens bedömning ger även 9 och 10 §§ lagen om undersökning av olyckor i allt väsentligt uttryck för att en olycksutredning ska kunna utföras inom kortast möjliga tid. Sammantaget ger den svenska regleringen stöd för att i enlighet med direktivets krav kunna genomföra en utredning så snabbt och effektivt som möjligt.

Rapporter

Artikel 24 behandlar rapporter och vad som ska rapporteras. Den motsvarar artikel 23 i direktiv 2004/49/EG. Det anges vad som ska framgå av en rapport och att en sådan i tillämpliga fall ska innehålla säkerhetsrekommendationer. Av 13 d § förordningen om undersökning av olyckor framgår motsvarande bestämmelser om rapportens innehåll med tillägget att rapporten ska struktureras i enlighet med bilaga V till direktiv 2004/49/EG.

I artikel 24.2 första stycket anges att en slutrapport ska offentliggöras snarast möjligt, vanligtvis senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Till skillnad från det tidigare direktivet anges i direktiv (EU) 2016/798 att utredningsorganet även ska lämna ett preliminärt utlåtande om hur utredningen framskrider om slutrapporten inte kan offentliggöras inom den tiden. I 13 § förordningen om undersökning av olyckor anges att Statens haverikommission ska slutföra undersökningen snarast möjligt och – om möjligt – inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet. Vidare anges att Statens haverikommission om möjligt inom samma tid ska upprätta en rapport. I 13 b § tredje stycket förordningen om undersökning av olyckor finns bestämmelser om offentliggörande av en sådan rapport och i 15 a § anges till vem rapporten med säkerhetsrekommendationer ska sändas. Som *Statens haverikommission* påpekar bör även den del av artikeln som anger att utredningsorganet ska lämna ett preliminärt utlåtande om en olycka, i de fall slutrapporten över den aktuella olyckan inte kan offentliggöras inom angivna tolv månader, genomföras i svensk rätt. Genomförandet bör ske på lägre föreskriftsnivå än lag.

I artikel 24.3 anges att utredningsorganet senast den 30 september varje år ska offentliggöra en årsrapport om de utredningar som genomförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits i enlighet med tidigare utfärdade rekommendationer. Bestämmelsen om årsrapport i 15 c § förordningen om undersökning av olyckor är tillräcklig för att genomföra artikel 24.3.

Information som ska överlämnas till ERA

Artikel 25 anger att utredningsorganet ska underrätta ERA inom sju dagar efter det att beslut om att inleda en olycksutredning har fattats. Det anges även vad som ska framgå av en sådan underrättelse. Vidare anges att utredningsorganet ska delge ERA en kopia av den slutrapport som ska

göras efter en olycksutredning samt delge den årsrapport om olycksutredningar som har gjorts under året. Artikeln som motsvarar artikel 24 i direktiv 2004/49/EG innebär att såväl slutrapporter som årsrapporter ska översändas till ERA. I likhet med vad som konstateras i samband med genomförandet av det tidigare direktivet följer redan Statens haverikommission den ordning för rapportskrivning och utfärdande av säkerhetsrekommendationer som anges i direktiv (EU) 2016/798 (se prop. 2006/07:45 s. 63 f.). Det finns inte skäl för att göra någon annan bedömning i samband med genomförandet av det nu aktuella direktivet.

Säkerhetsrekommendationer

Artikel 26 motsvarar artikel 25 i direktiv 2004/49/EG och anger bl.a. att en säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan aldrig ska utgöra någon presumtion om skuld till eller ansvar för en olycka eller ett tillbud. Vidare anges vilka rekommendationerna ska ställas till, hur det ska säkerställas att rekommendationerna beaktas och att rekommendationerna, i tillämpliga fall, leder till åtgärder. Nytt i direktiv (EU) 2016/798 är en möjlighet att rikta rekommendationer även till ERA. Enligt direktivet ska tillsynsmyndigheten, andra myndigheter eller myndigheter i en annan stat inom EES eller Schweiz till vilka en rekommendation har riktats regelbundet rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planerats till följd av rekommendationen. I anslutning till den nya järnvägssäkerhetslagen kan det närmare regleras hur ofta återrapportering ska ske för tillsynsmyndighetens del. I likhet med vad som konstateras i samband med genomförandet av det tidigare direktivet bör Statens haverikommission redan under en utredning inhämta eventuella synpunkter från berörda myndigheter med expertkunskaper på området för att säkerhetsrekommendationerna ska bli så verkningsfulla som möjligt (se prop. 2006/07:45 s. 63 f.).

Nu nämnda krav i direktivet överensstämmer med regleringen i 13 b § förordningen om undersökning av olyckor.

Slutligen finns det ett antal definitioner i direktiv (EU) 2016/798 som har koppling till regleringen om utredning av olyckor och tillbud. Det handlar om utredningsledare, olycka, allvarlig olycka, tillbud, utredning och orsaker i artikel 3.10–3.15 i direktivet. Definitionerna överensstämmer i allt väsentligt med motsvarande definitioner i det tidigare direktivet och föranleder inte några andra överväganden än de som gjordes i samband med genomförandet av direktivet, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 52 f.).

10 Tillstånd

10.1 Licens för järnvägsföretag

10.1.1 Vilka järnvägsföretag som omfattas av kravet på licens

Regeringens förslag: Kravet på licens begränsas till järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* ifrågasätter museiföreningarnas behov av licens eftersom dessa föreningar erbjuder en upplevelse och inte konkurrerar om att bedriva persontransporter. I övrigt framför remissinstanserna inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt inom gemenskapen infördes genom rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni om tillstånd för järnvägsföretag krav på licens för vissa företag som avsåg att bedriva järnvägstrafik. Bestämmelserna genomfördes i svensk lagstiftning genom ändringar i dåvarande järnvägssäkerhetslagen. Kravet gällde inledningsvis enbart internationella sammanslutningar av företag som utförde internationell järnvägstrafik samt företag som utförde internationella kombinerade godstransporter på järnväg. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG utvidgades principerna för licens till att gälla alla järnvägsföretag etablerade i gemenskapen inom de järnvägssystem som omfattades av direktivets reglering. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg infördes krav på att järnvägsföretag utöver licens skulle inneha det säkerhetsrelaterade tillståndet säkerhetsintyg.

Direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde innebär att rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, direktiv 95/18/EG och direktiv 2001/14/EG slås samman till en rättsakt. I direktiv 2012/34/EU regleras krav på tillstånd i artiklarna 17–25, som innebär att ett järnvägsföretag är berättigat att ansöka om tillstånd i den medlemsstat där företaget är etablerat, dvs. har sitt säte (artikel 17.1). Inget företag ska tillåtas tillhandahålla järnvägstransporttjänster utan att dessförinnan ha beviljats lämpligt tillstånd (artikel 17.4). För att få tillstånd ska järnvägsföretaget visa att det uppfyller kraven i artiklarna 19–22 om gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för

civilrättsligt ansvar, dvs. försäkring eller andra garantier. I den svenska översättningen av direktivet talas om tillstånd, medan samma tillstånd i den svenska lagstiftningen kommit att benämnas licens.

Nuvarande ordning

Enligt järnvägslagen krävs för att utföra järnvägstrafik tillstånd antingen i form av licens och säkerhetsintyg eller, om verksamheten begränsas till viss trafik av mindre omfattning inom landet, nationellt trafiksäkerhetstillstånd (3 kap. 1 §). Artiklarna 17–25 om tillstånd i direktiv 2012/34/EU har införlivats genom bestämmelser i 3 kap. 2 §, 8 kap. 5 och 6 §§ järnvägslagen samt 3 kap. 1–6 c §§ järnvägsförordningen (2004:526). Den svenska tillståndsprövningen består därmed av två skilda förfaranden, ett för licens och ett för säkerhetsintyg. För att utföra järnvägstrafik måste verksamhetsutövaren enligt huvudregeln ha båda. Licensen är giltig inom hela EES och i Schweiz. Det innebär att en utländsk verksamhetsutövare som innehar licens eller motsvarande tillstånd utfärdad i det land där företaget har sitt säte och som avser att utföra järnvägstrafik i Sverige endast behöver komplettera med ett säkerhetsintyg.

Föreslagen ordning

Omfattningen av licenskravet i direktiv 2012/34/EU är beroende av vilka företag som faller in under definitionen av järnvägsföretag i direktivet. Hur begreppet järnvägsföretag definieras får alltså betydelse för vilka företag som omfattas av det EU-rättsliga licenskravet. Enligt definitionen i direktiv 2012/34/EU är ett järnvägsföretag ”ett offentligt eller privat företag 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”. Definitionen är snävare än definitionen av begreppet järnvägsföretag i järnvägssäkerhetsdirektiven (2004/49/EG och direktiv (EU) 2016/798). Av skäl som redogörs för ovan i avsnitt 6.2.3 bör dock samma definition av begreppet järnvägsföretag användas i järnvägsmarknadslagen och järnvägssäkerhetslagen och inskränkningen i fråga om licenskravet regleras genom ett särskilt undantag i den föreslagna järnvägsmarknadslagen. Även om licenskravet i nuvarande lagstiftning getts en vidare tillämpning än vad som krävs enligt bakomliggande EU-direktiv bör, när lagstiftningen nu ses över, licenskravet med stöd av den snävare definitionen i direktivet inskränkas till de företag för vilka kravet uppställs i direktiv 2012/34/EU. Ett skäl för en sådan ordning är att det med en öppen europeisk järnvägsmarknad är tänkbart t.ex. att ett järnvägsföretag utan licens från ett annat land inom EES eller Schweiz vill bedriva trafik i Sverige för att utföra underhåll av infrastruktur på entreprenad. Med nuvarande lagstiftning behöver företaget då ha licens enligt järnvägslagen för att få utföra den trafik som är nödvändig för att utföra uppdraget. En licens kan endast beviljas i det land där företaget har sitt säte. Ett sådant företag skulle då antingen behöva ansöka om licens i det land där företaget har sitt säte, om det alls är möjligt, eller bilda ett bolag med säte i Sverige och ansöka om licens i Sverige.

Syftet med en licens är att de järnvägsföretag som utför gods- eller persontrafik eller enbart tillhandahåller dragkraft för sådan trafik, och som därmed konkurrerar med varandra på dessa marknader, ska omfattas av ett enhetligt och icke-diskriminerande regelverk. Infrastrukturförvaltare som utför viss trafik för att t.ex. underhålla infrastrukturen eller fordonstillverkare som provkör fordon har inte som ett huvudsakligt syfte att bedriva gods- eller persontrafik eller att enbart tillhandahålla dragkraft för sådan trafik. Som *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* påpekar och som även anges i promemorian, bör licenskravet inte heller gälla museiföreningar vars huvudsakliga syfte är att bedriva kulturhistorisk verksamhet och inte att agera på persontrafikmarknaden i den mening som avses i direktiv 2012/34/EU. Att kontrollera marknadsvillkoren för sådana företag bedöms inte vara nödvändigt. För sådana verksamhetsutövare bedöms det alltså räcka med ett säkerhetsrelaterat tillstånd, gemensamt säkerhetsintyg, enligt järnvägssäkerhetslagen. I de fall verksamheten enbart bedrivs på fristående banor kommer i stället lagen om nationella järnvägssystem och det tillstånd som krävs enligt den lagen, dvs. ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd, att krävas.

Till skillnad från förslaget i promemorian bör dock licenskravet gälla järnvägsföretag som tillhandahåller gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik som en huvudsaklig verksamhet. Man kan tänka sig ett företag vars verksamhet består i att både utföra underhållsarbete på järnväg och bedriva godstransporter. Även om underhållsverksamheten är större och därmed i strikt mening huvudsaklig, bör det krävas licens för att utföra godstransportverksamheten. Även licenskravet för den som enbart tillhandahåller dragkraft bör, till skillnad från förslaget i promemorian, begränsas till den som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla dragkraft för gods- eller persontrafik. När det gäller det för licensen uppställda försäkringskravet kommer detta för de järnvägsföretag som inte har en licens i stället att omhändertas i den föreslagna järnvägssäkerhetslagen.

I järnvägsmarknadslagen föreslås det därför sammanfattningsvis en särskild bestämmelse som innebär att krav på licens endast ska gälla sådana järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg eller tillhandahålla dragkraft för sådan trafik. Det innebär att den som bedriver järnvägstrafik, utan att detta är en huvudsaklig verksamhet, inte längre kommer att behöva ha en licens. Begränsningen av licenskravet bör dock inte medföra att det är förbjudet för andra järnvägsföretag än de som omfattas av kravet att ansöka om licens. Det skulle exempelvis kunna handla om ett företag som avser att bedriva verksamhet i ett annat land som kräver licens. Lagstiftningen bör inte förhindra detta.

10.1.2 **Krav för utfärdande av licens och omprövning av licens m.m.**

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om vilka krav som ställs för att beviljas licens och när det krävs en omprövning av licensen ska med begränsade redaktionella ändringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

En licens ska beviljas järnvägsföretag som har sin hemvist eller sitt säte i Sverige och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses lämpliga att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik. Vidare ska det för att beviljas licens krävas att järnvägsföretaget genom en försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Kraven ska få anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för. En licens eller ett annat motsvarande tillstånd som är utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz ska gälla i Sverige.

En licens ska omprövas om verksamheten förändras på något väsentligt sätt. Licensinnehavaren ska vara skyldig att på förhand anmäla sådana förändringar till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det i promemorian saknas ett resonemang om vad som utgör en sådan väsentlig förändring av verksamheten att en omprövning av licensen ska krävas. Det finns annars, enligt *Transportstyrelsen*, risk för att begreppet blandas ihop med vad som utgör en väsentlig förändring av verksamheten i fråga om säkerhetsintyg.

Skälen för regeringens förslag: För att beviljas tillstånd ska ett järnvägsföretag visa att det uppfyller kraven i artiklarna 19–22 i direktiv 2012/34/EU om gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar, dvs. försäkring eller andra garantier. Artiklarna har införlivats genom bestämmelser i 3 kap. 2 § och 3 kap. 1–6 c §§ järnvägsförordningen. I 3 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen anges att kraven för att beviljas en licens får anpassas till verksamhetens art och omfattning. Andra stycket tillkom vid en ändring av järnvägslagen 2015. Det ansågs rimligt att kraven på t.ex. ekonomisk förmåga och försäkring kan anpassas i förhållande till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. Även om det redan då konstaterades att detta i vissa avseenden redan gällde, ansågs det lämpligt att införa en särskild bestämmelse om detta i järnvägslagen. Bestämmelsen utformades i likhet med bestämmelserna för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, som också kan anpassas efter verksamhetens art och omfattning, se 3 kap. 3 och 7 §§.

Enligt bestämmelserna om licens i direktiv 2012/34/EU ska inget företag tillåtas tillhandahålla järnvägstransporter såvida det inte har beviljats ett ”lämpligt” tillstånd (i järnvägslagen licens) för ifrågavarande slag av tjänster (artikel 17.4). Detta får i sig anses innebära att kraven får anpassas till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. När järnvägslagen delas i fyra olika lagar och marknadsregleringen får en egen lag, finns det inte längre behov av att använda uttrycket ”art och omfattning” när det gäller kraven för licenser. Det föreslås i stället att kraven i järnvägsmarknadslagen kan anpassas till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. De överväganden som gjordes kring anpassningen i propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (prop. 2014/15:120 s. 46 f.) är dock fortsatt giltiga.

Transportstyrelsen efterlyser resonemang om vad som utgör en sådan väsentlig förändring av verksamheten att en omprövning av licensen ska

ske. Av artikel 24.6 i direktiv 2012/34/EU, som utgör grunden för regleringen, framgår endast att i de fall ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sina verksamheter i betydande omfattning ska tillståndet ges in till tillståndsmyndigheten för omprövning. Bedömningen bör utgå ifrån syftet med tillståndet, dvs. att järnvägsföretaget uppfyller nödvändiga krav på yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende för att bedriva den aktuella verksamheten och agera på den europeiska järnvägsmarknaden. Ett tydligt exempel är att företaget genom försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av verksamheten. Om bedömningen dock görs att det krävs ytterligare föreskrifter för att precisera vad som utgör en väsentlig förändring, kan sådana föreskrifter antas som verkställighetsföreskrifter till bestämmelsen. Mot bakgrund av att det i direktivet anges att tillståndsmyndigheten (inte medlemsstaten) också ska ha möjlighet att införa krav på regelbunden omprövning av licenser, bör även nuvarande bemyndigande om omprövning av licenser flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

10.1.3 Återkallelse av licens

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om återkallelse av licens ska med begränsade ändringar föras över till järnvägsmarknadslagen. Tillsynsmyndigheten får alltså återkalla en licens om förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls, licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter eller licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använt licensen.

Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren, ska tillsynsmyndigheten återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* anser att det för museiföreningar behövs undantag från regeln om att en licens kan återkallas om den inte använts under sex månader.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen får en licens återkallas om förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls, licenshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller licenshavaren under minst sex månader inte använder licensen. Enligt 8 kap. 6 § järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten under vissa förhållanden återkalla en licens om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot innehavaren. Överväganden vid införandet av bestämmelserna om återkallelse av

tillstånd i järnvägslagen framgår av propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 145 f. och s. 198 f.).

Föreslagen ordning

Återkallelse av licens regleras i artikel 24 i direktiv 2012/34/EU. En återkallelse av en licens är en mycket ingripande åtgärd för licenshavaren. Om ändamålet med en återkallelse kan tillgodoses på annat sätt, ska så ske i stället. En licens bör dock kunna återkallas om det rör sig om upprepade missförhållanden eller om det av annat skäl finns anledning att befara att andra åtgärder, exempelvis förelägganden, skulle vara verkningslösa.

Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall kan återkalla en licens bör med begränsade ändringar i sak föras över till järnvägsmarknadslagen, 8 kap. 5–6 §§ järnvägslagen.

Den första grunden för återkallelse innebär att förutsättningarna för licens inte längre uppfylls (8 kap. 5 § 1 järnvägslagen). Förutsättningarna för tillståndet framgår av lagen. En licens ska beviljas järnvägsföretag som har sin hemvist eller sitt säte i Sverige, och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämpliga att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik. Kraven preciseras på lägre föreskriftsnivå. Vidare uppställs krav på att järnvägsföretaget har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av verksamheten.

Den andra grunden för återkallelse innebär att licenshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Regeln bör kompletteras i samband med att den förs över till järnvägsmarknadslagen. Kravet att fullgöra sina skyldigheter bör även gälla direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU. Detta innebär t.ex. att licensinnehavare ska uppfylla krav i de genomförandeakter som meddelas med stöd av artikel 17.5 i direktiv 2012/34/EU.

Även den tredje grunden för återkallelse, att licenshavaren under sex månader inte använder licensen, förs över till järnvägsmarknadslagen. Bestämmelsen har sin grund i artikel 24.4 i direktiv 2012/34/EU. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* framför att regeln inte bör gälla för museiföreningar, som av olika skäl ibland gör uppehåll i verksamheten som kan vara längre än sex månader. Det kan konstateras att regeln innebär att tillsynsmyndigheten har en möjlighet att återkalla en licens om den anser att detta krävs. Regeln har funnits under längre tid och det har inte framkommit att den inneburit problem i praktiken. Den har inte haft så stor praktisk betydelse, eftersom tillsynsmyndigheten alltid har möjlighet att återkalla ett tillstånd om tillsynsmyndigheten gör bedömningen att förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls. Några särskilda undantagsmöjligheter för museiföreningar i detta avseende erbjuds inte heller i direktivet. Däremot kommer museiföreningar inte att omfattas av krav på licens om de inte som en huvudsaklig verksamhet anses utföra persontrafik i den mening som avses i direktiv 2012/34/EU (se avsnitt 10.1.1). Någon särskild reglering för museiföreningar i fråga om återkallelse av licenser bör därför inte införas nu.

En licens kan också återkallas om ett konkursförfarande eller ett företagsrekonstruktion har inletts

mot licensinnehavaren. Tillsynsmyndigheten ska då återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid. I järnvägslagen anges att om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot en tillståndshavare, ska tillsynsmyndigheten återkalla ett tillstånd om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid (8 kap. 6 §). Bestämmelsen har sin grund i artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU som avser licensen för järnvägsföretag. Enligt artikel 24.7 ska licensmyndigheten (i den svenska översättningen "tillstånd myndigheten") inte tillåta ett järnvägsföretag, mot vilket ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts, 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. Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt att återkalla en licens om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot licensinnehavaren bör alltså föras över till järnvägsmarknadslagen. I fråga om begreppet ackordsförfarande, som används i järnvägslagen, kan följande framhållas. I artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU och även i tidigare artikel 11.7 i rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag talas om konkursförfarande eller liknande förfarande. Inom obeståndsrätten finns i dag två centrala lagstiftningar av betydelse för om ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts, konkurslagen (1987:672) och lagen om företagsrekonstruktion. När nu aktuella bestämmelser i järnvägslagen ska föras över till järnvägsmarknadslagen bör "ackordsförfarande" bytas ut mot "förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion".

10.1.4 Bemyndiganden

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om omprövning av licenser, tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorians förslag innehåller även ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om licenser.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget i promemorian.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har enligt hittillsvarande 3 kap. 10 § 1 järnvägslagen rätt att meddela föreskrifter om licenser, förnyad prövning av licenser och tillfälliga licenser. Bemyndigandena bör delvis föras över till järnvägsmarknadslagen.

Direktiv 2012/34/EU innehåller förhållandevis omfattande och i vissa fall detaljerade regler om tillstånd. Dessa bör delvis genomföras på lägre föreskriftsnivå. Utgångspunkten bör vara att i de fall det i lagen finns en materiell reglering bör regler som specificerar denna om möjligt genomföras som verkställighetsföreskrifter med stöd 8 kap. 7 § regeringsformen. Det gäller t.ex. vad som avses med gott anseende,

ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens (artiklarna 19–21). Tillståndsmyndigheten ska också offentliggöra minimikrav för täckning för civilrättsligt ansvar enligt artikel 5.1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171. Eftersom ett krav för att beviljas licens gäller sådant försäkringsskydd eller motsvarande, bör även sådana minimikrav kunna fastställas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något generellt bemyndigande om licenser som föreslogs i promemorian bedöms därför inte behövas.

Däremot bör direktivets regler om tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser helt genomföras på lägre föreskriftsnivå. Ett bemyndigande behövs i dessa delar. Detsamma gäller omprövning av licenser där det av direktivet framgår att tillståndsmyndigheten ska få bestämma om det ska krävas regelbunden omprövning av licenser (artikel 23.2). I övrigt bör en precisering om vad som utgör en så väsentlig förändring av verksamheten att en omprövning krävs kunna meddelas som verkställighetsföreskrifter. Sammanfattningsvis bör det i järnvägsmarknadslagen införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om omprövning av licenser, tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser.

10.2 Tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen

10.2.1 Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Regeringens förslag: Järnvägsföretag ska ha ett gemensamt säkerhetsintyg och en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Det ska inte krävas någon försäkring eller motsvarande för järnvägsföretag som har licens enligt järnvägsmarknadslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande för järnvägsföretag som inte har licens enligt järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorian innehåller förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om gemensamt säkerhetsintyg.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 3 kap. 1 § järnvägslagen krävs tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller i vissa fall nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att järnvägsföretag ska få utföra trafik. Licensen utgör ett generellt tillstånd att utföra trafik och gäller redan i dag inom hela EES och i Schweiz. Säkerhetsintyget är dock delvis specifikt för varje land. Säkerhetsintyget är uppdelat i en A- och en B-del. Den generella delen (A-

delen) prövas i det land som järnvägsföretaget först etablerar sin verksamhet i. Den prövningen ska innefatta en bedömning av om järnvägsföretaget har ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller gällande krav. I varje land som järnvägsföretaget avser att utföra trafik i ska även en prövning göras av om järnvägsföretaget uppfyller de särskilda krav som är nödvändiga för att på ett säkert sätt utföra trafik på det landets järnvägsnät (B-delen). Det innebär att järnvägsföretaget alltid ska ha ett fullständigt säkerhetsintyg (både A-del och B-del) från det land i vilket företaget först etablerade sin verksamhet, och att B-delen sedan måste sökas och erhållas på nytt i varje ytterligare enskilt land där järnvägsföretaget avser att bedriva verksamhet.

För att få ett giltigt säkerhetsintyg för att utföra järnvägstrafik i Sverige krävs enligt järnvägslagen att järnvägsföretagets verksamhet, utöver att uppfylla kravet på säkerhetsstyrningssystem, uppfyller kraven som ställs på materiel och personal och övriga säkerhetsbestämmelser (3 kap. 3 § 1–2 och 2 kap. 1–5 §§ järnvägslagen) samt försäkringsskydd (3 kap. 3 § 3 järnvägslagen). Kravet på försäkringsskydd innebär att järnvägsföretaget ska visa att det har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller. Kravet ingår i B-delen av intyget.

Föreslagen ordning

För att minska den administrativa bördan på järnvägsföretagen har man inom EU sett det som nödvändigt att skapa möjlighet till ett gemensamt säkerhetsintyg. Syftet med det gemensamma säkerhetsintyget är att styrka att det berörda järnvägsföretaget har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem och att det är i stånd till säker drift inom det geografiska område där järnvägsföretaget avser att bedriva sin verksamhet. Det handlar inte om att, som i direktiv 2004/49/EG, dela upp säkerhetsintyget i en A-del och en B-del. Det handlar i stället om ett enda s.k. gemensamt säkerhetsintyg med giltighet inom ett geografiskt område som kan utgöra hela den inre marknaden eller de delar av den som ansökan avser. Skillnaden mot den tidigare ordningen ligger i att sökande av ett säkerhetsintyg som omfattar verksamhet i flera medlemsstater kan få nödvändig prövning för intyget till stånd vid ett enda tillfälle. Sökanden behöver därmed inte genomgå de successiva prövningar som i dag kan bli nödvändiga om ett järnvägsföretag ska verka inom ett geografiskt område som sträcker sig över flera medlemsstaters territorium. I artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798 redogörs för det gemensamma säkerhetsintyget.

För att få ett säkerhetsintyg, vilket är nödvändigt för att få utföra järnvägstrafik, måste ett järnvägsföretag uppfylla olika krav. Det mest grundläggande kravet är att företaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller ställda krav (se avsnitt 8.1.3). Andra krav som ska uppfyllas är sådana som återfinns i direkt tillämpliga EU-rättsakter samt i tillämpliga nationella bestämmelser om järnvägssäkerhet (se avsnitt 10.2.8).

I det gemensamma säkerhetsintyget ingår inte något krav på försäkringsskydd enligt direktiv (EU) 2016/798. Försäkringsskydd är ett ytterligare krav i järnvägssäkerhetslagen för att få ett gemensamt säkerhetsintyg. Krav på försäkringsskydd är också reglerat i

järnvägsmarknadslagen och omfattar alla järnvägsföretag som måste ha licens för att få verka på marknaden. Alla järnvägsföretag omfattas dock inte av licenskraven i järnvägsmarknadslagen, vilket är skälet till att krav på försäkringsskydd återfinns både i järnvägsmarknadslagen och i järnvägssäkerhetslagen. Kravet på licens ställs endast på järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. Övriga järnvägsföretag, exempelvis en fordonstillverkare som provkör fordon, kommer inte längre att behöva en licens då det huvudsakliga syftet med trafiken inte är att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik. Därför finns starka skäl för att införa ett krav på försäkring eller motsvarande för de järnvägsföretag som inte har licens. Det kan inte ha varit ett syfte från EU:s sida att järnvägsföretag i Europeiska unionens järnvägssystem ska vara oförsäkrade. För de järnvägsföretag som har licens återfinns kravet på försäkring eller tillräcklig garanti som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten i järnvägsmarknadslagen.

Bemyndigande

Det föreslås att det i järnvägssäkerhetslagen införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande för järnvägsföretag som inte har licens enligt järnvägsmarknadslagen för att täcka eventuell skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet.

10.2.2 Ansökan om och krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

Regeringens förslag: Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå. Om järnvägsföretaget endast ska bedriva sin verksamhet i Sverige, ska det gemensamma säkerhetsintyget utfärdas av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. I ett sådant fall väljer sökanden vilken instans som ska pröva ansökan.

För att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg ska järnvägsföretaget ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem, uppfylla kraven i tillämpliga TSD, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, samt uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås en bestämmelse som reglerar möjligheten att förena ett gemensamt säkerhetsintyg med villkor.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)*, *SJ AB* och *Transportstyrelsen* påpekar att bestämmelser om att ett gemensamt säkerhetsintyg får förenas med villkor

regleras i direkt tillämplig EU-rätt och därför inte bör regleras på nationell nivå.

Skälen för regeringens förslag

Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg

En ansökan om gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) via den s.k. one-stop-shop, som är ett it-baserat informations- och kommunikationssystem vid ERA och som regleras närmare i förordning (EU) 2016/796. Det är antingen ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) som utfärdar det gemensamma säkerhetsintyget. Den nationella säkerhetsmyndigheten kan som ett alternativ till ERA utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg men bara i de fall området för verksamheten är begränsat till Sverige och om sökanden valt den nationella säkerhetsmyndigheten som prövningsinstans. Ansökan ska i samtliga fall ges in till ERA. Även om ett gemensamt säkerhetsintyg kan utfärdas av såväl ERA som den nationella säkerhetsmyndigheten, är det endast den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) som bedriver tillsyn över gemensamma säkerhetsintyg.

Krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

Bestämmelserna om gemensamt säkerhetsintyg finns i artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798. I en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska järnvägsföretaget ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och det avsedda området för verksamheten. Ansökan ska åtföljas av dokumenterade bevis för att kraven för säkerhetsintyg är uppfyllda (artikel 10.3 a–b). I artikel 10.3 a anges att järnvägsföretaget ska ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och uppfyller kraven i tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och för ett säkert tillhandahållande av transporttjänster på nätet. I artikel 10.3 b anges att järnvägsföretaget, i förekommande fall, ska uppfylla de krav som anges i tillämpliga nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8. Ett gemensamt säkerhetsintyg får också omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem (artikel 10.11).

I de fall området för verksamheten är begränsat till Sverige och om sökanden valt den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten, som prövningsinstans, ska prövningen av om ansökan uppfyller ställda krav göras dels mot sådana krav som ställs i direkt tillämplig EU-rätt, dels mot krav i den nationella rätt som är tillämplig inom det geografiska område som ansökan avser. I den föreslagna järnvägssäkerhetslagen anges bl.a. som krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg att järnvägsföretaget ska uppfylla kraven i nationella regler som har anmälts till ERA.

Kraven på att ha ett gemensamt säkerhetsintyg kommer även att gälla för verksamhet som ett järnvägsföretag avser att bedriva med museifordon på järnvägsnät som omfattas av regleringen i järnvägssäkerhetslagen. I

enlighet med den ordning som föreslås kommer de museifordon som används i sådan verksamhet att vara godkända enligt lagen om nationella järnvägssystem. För att museiföreningarna ska kunna bedriva trafik på den svenska delen av unionens järnvägsnät behöver dock tillsynsmyndigheten ta ställning till om sökandens säkerhetsstyrningssystem tar om hand och uppfyller nödvändiga krav. Av museiföreningarnas säkerhetsstyrningssystem bör det framgå hur deras fordon ska kunna framföras säkert på den svenska delen av unionens järnvägsnät.

Enligt direktivet får ett gemensamt säkerhetsintyg även omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem (artikel 10.11). I den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem föreslår regeringen att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen även bör ha möjlighet att bedriva verksamhet med ett sådant intyg på järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, s.k. industrispår. Intyget ska alltså även gälla för verksamhet i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, dock med undantag för järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från övriga nätet (se avsnitt 10.3.1). I fråga om sidospår som finns utanför Europeiska unionens järnvägssystem är det upp till medlemsstaten att avgöra hur regleringen bör ske.

Närmare om utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg

I direktiv (EU) 2016/798 anges bl.a. tidsfrister som ska iakttas av ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten vid utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg. Den närmare reglering som ska tillämpas vid utfärdande av ett sådant intyg framgår av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 653/2007. Av EU-förordningen och till förordningen tillhörande bilagor framgår bl.a. bestämmelser om förfarandet för utfärdande av säkerhetsintyget och att certifieringsorganet, dvs. det organ som ansvarar för utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg, får meddela begränsningar eller villkor för användningen av säkerhetsintyget. Vidare framgår i fråga om tidsfrister att inom en månad efter det att ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten har tagit emot sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare upplysningar i ärendet. ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda det gemensamma säkerhetsintyget eller meddela sökanden sitt beslut om avslag inom en förutbestämd och rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och eventuella begärda ytterligare upplysningar lämnats in av sökanden. Det blir alltså fråga om en specialreglering i förhållande till de allmänna bestämmelserna om krav på enkel och snabb handläggning av förvaltningsärenden enligt 9 § förvaltningslagen. Förvaltningslagen är subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning. Enligt 4 § förvaltningslagen ska, om en annan lag eller förordning innehåller bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, den bestämmelsen i

stället tillämpas. Kravet på fyra månader är inte nytt. Redan i dag krävs att Transportstyrelsen meddelar beslut om säkerhetsintyg så snart som möjligt, dock senast fyra månader efter det att en fullständig ansökan har getts in. Kravet framgår av hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägsförordningen.

Av genomförandeförordning (EU) 2018/763 framgår att ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten som en del av bedömningarna vid en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg ska göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och ges möjlighet att begära in ytterligare uppgifter. Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samordna organisationen av sådana besök, revisioner och inspektioner. För att detta system som bygger på samarbete, ska fungera krävs bl.a. att bestämmelserna i den nämnda EU-förordningen tillämpas samt att den nationella säkerhetsmyndigheten sluter avtal med ERA om samarbetet (artikel 76 i förordning (EU) 2016/796). Ett sådant samarbetsavtal ska innehålla en beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de resultat som eftersträvas och fastställa tidsfristerna för uppnåendet av dessa resultat samt avgöra hur de avgifter som de sökande betalar ska fördelas mellan byrån och tillsynsmyndigheten (artikel 11.1).

Den nationella säkerhetsmyndighetens dvs. tillsynsmyndigheten befogenheter enligt järnvägssäkerhetslagen bör framgå uttryckligen. Av järnvägssäkerhetslagen bör det framgå att tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägssäkerhetslagen på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs och att tillsynsmyndigheten ska medges tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel samt till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs.

Om byrån utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg, anges i direktiv (EU) 2016/798 att byrån utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor ska underrätta den behöriga tillsynsmyndigheten om utfärdandet av ett sådant säkerhetsintyg. Byrån ska även underrätta den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten om en eventuell förnyelse, ändring eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsföretagets namn och adress samt det gemensamma säkerhetsintygets utfärdandedag, typ, omfattning, giltighet och område för verksamheten samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet. I fråga om gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av den nationella säkerhetsmyndigheten ska den eller de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna lämna samma information till byrån inom samma tidsramar (artikel 10.16). Kravet på underrättelse är inte nytt. En liknande reglering finns i 3 kap. 8 och 9 §§ järnvägsförordningen och nu aktuell reglering kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

När ERA och tillsynsmyndigheten gör olika bedömningar av en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg

Det faktum att ett gemensamt säkerhetsintyg genom järnvägssäkerhetslagen inte längre ska utfärdas enbart av den nationella säkerhetsmyndigheten utan även av ERA gör att inte endast förhållandet mellan sökanden och prövningsmyndigheten måste regleras utan även

förhållandet mellan ERA och den nationella säkerhetsmyndighet som ska samarbeta i prövningsförfarandet. Det kan förekomma att ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten gör olika bedömningar av det underlag som bifogats ansökan när det gäller om kraven för ett gemensamt säkerhetsintyg är uppfyllda eller inte. Enligt artikel 10.7 i direktiv (EU) 2016/798 ska ERA i de fall där den nationella säkerhetsmyndigheten efter hänskjutande av prövningsunderlag enligt artikel 10.5 b i direktivet gjort en annan bedömning av underlaget än ERA och avslagit ansökan, underrätta berörd nationell säkerhetsmyndighet om denna meningsskiljaktighet. ERA ska i underrättelsen motivera sin syn på saken. Enligt direktivet ska ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten därvid samarbeta i syfte att kunna enas om en bedömning som båda parter kan godta. Om ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten begär det, ska även sökanden delta i detta samarbete. Om ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten inte kan enas om en bedömning som båda parter kan godta inom en månad från ERA:s underrättelse, ska ERA fatta sitt slutgiltiga beslut. Detta gäller dock inte om den nationella säkerhetsmyndigheten hänskjutit frågan för medling till den överklagandenämnd som inrättats i enlighet med artikel 55 i förordning (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter det att begäran från den nationella säkerhetsmyndigheten inkom besluta om ERA:s förslag till beslut ska bekräftas eller inte. Om överklagandenämnden instämmer i ERA:s bedömning, ska ERA därefter utan dröjsmål fatta sitt beslut. Om däremot överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens avslag på ansökan, ska ERA utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg med ett område för verksamheten som inte omfattar de omtvistade delarna av järnvägsnätet.

När det i stället är ERA som anser att kraven för gemensamt säkerhetsintyg inte är uppfyllda och den nationella säkerhetsmyndigheten gör bedömningen att kraven är uppfyllda, ska samma procedur som beskrivits ovan följas fram till hänskjutande till överklagandenämnden. Något sådant hänskjutande blir inte aktuellt i dessa fall utan efter eventuella resultatlösa försök att enas mellan ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten avgörs frågan slutgiltigt av ERA på egen hand. Av direktivet framgår att ERA ska ta fullt ansvar för de gemensamma säkerhetsintyg som ERA utfärdar och den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för de gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

Närmare om förordning (EU) 2018/763 om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag

För att processerna för att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg ska bli så enhetliga som möjligt i de olika länderna och hos ERA ska Europeiska kommissionen enligt artikel 10.10 i direktiv (EU) 2016/798 anta genomförandeakter som i detalj reglerar processen och som kompletterar bestämmelserna i direktivet. En sådan direkt tillämplig rättsakt som riktar sig till de sökande, ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna har beslutats genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763.

Förordningen innehåller inledningsvis allmänna bestämmelser om syfte och tillämpningsområde, definitioner och grundläggande skyldigheter för

de olika aktörerna: byrån, de nationella säkerhetsmyndigheterna och den sökande. Det anges exempelvis vilka uppgifter som sökanden ska tillhandahålla vid ansökan om ett nytt gemensamt säkerhetsintyg eller vid ansökan om uppdatering eller förnyelse av ett gemensamt säkerhetsintyg (bilaga I). Sökandens val av certifieringsorgan för säkerhetsintyg, dvs. ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten, ska vara bindande till dess att säkerhetsbedömningsprocessen har slutförts eller avbrutits. I de praktiska arrangemangen redogörs för vad som gäller om den sökande begär s.k. förhandshantering (eng. pre-engagement) innan ansökan ges in. Det finns bestämmelser om vilket språk som ska användas såväl när det gäller ansökan som ERA:s beslut samt en närmare beskrivning av förfarandets skeden och tidsramar. Vidare beskrivs i förordningen säkerhetsbedömningsprocessen som ska tillämpas av certifieringsorganet för säkerhetsintyg och de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten (bilaga II). Den s.k. one-stop-shop som är ett informations- och kommunikationssystem vid ERA och som regleras närmare i förordning (EU) 2016/796 har en central roll när det gäller informationshanteringen. Certifieringsorganet, de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten och den sökande ska kommunicera genom one-stop-shop vid ERA kring de brister (eng. issues) som avses i artikel 12 i de praktiska arrangemangen. Även annan information kring ansökan ska lämnas till sökanden via one-stop-shop vid ERA. Artikel 12 handlar om kategorisering av brister vid bedömningen av ansökan. Bristerna är uppdelade i fyra kategorier, beroende på hur allvarliga de är.

Det finns även bestämmelser om besök, inspektioner och revisioner hos den sökande i enlighet med artikel 10.5 och 10.8 i direktiv (EU) 2016/798. Det organ som ansvarar för att genomföra besöket, inspektionen eller revisionen ska utarbeta en rapport i vilken det anger vilka brister som har konstaterats under bedömningens gång, om dessa brister är avhjälpta samt på vilket sätt detta styrks utifrån den bevisning som framkom under besöket, inspektionen eller revisionen. Det finns även en reglering om samordning mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna när det gäller säkerhetsbedömningen. När det gäller den personal som arbetar med bedömningarna ställs krav på viss kompetens, det finns även krav på att ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska inrätta kompetensstyrningssystem. När det gäller omprövning inom ramen för artikel 10.12 i direktivet anges hur en sådan omprövning ska ske i praktiken.

Bemyndigande

Direktiv (EU) 2016/798 innehåller förhållandevis detaljerade bestämmelser om processen för ansökan och utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg samt om tillsynsmyndighetens skyldigheter i samband med utfärdandet av ett säkerhetsintyg. Dessa och övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om förfaranden i samband med utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg bedöms kunna genomföras på lägre föreskriftsnivå genom verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Regler om förfarandet och tidsfrister bör föras in i förordning och kommer då att gälla framför motsvarande allmänna regler

i förvaltningslagen. Något särskilt bemyndigande för att meddela föreskrifter om gemensamt säkerhetsintyg bedöms inte behövas i järnvägssäkerhetslagen.

10.2.3 Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg

Regeringens förslag: Ett gemensamt säkerhetsintyg ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras om verksamhetens art eller omfattning förändras på ett väsentligt sätt eller om tillståndshavaren utvidgar sitt verksamhetsområde inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

Tillsynsmyndigheten ska få kräva att ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras om föreskrifter om järnvägssäkerhet förändras på ett väsentligt sätt.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian anges att järnvägsföretag är skyldiga att anmäla till tillsynsmyndigheten om det sker en väsentlig förändring i verksamheten.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att promemorians föreslagna bestämmelse om anmälningsskyldighet för järnvägsföretag bör utgå då skyldigheten att anmäla väsentliga förändringar i en verksamhet regleras i förordning (EU) 2018/763 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag. *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* påpekar att begreppet väsentlig ändring av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt förordning (EU) 2018/763 inte bör sammanblandas med sådan väsentlig ändring som beskrivs i förordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning.

Skälen för regeringens förslag: Av direktiv (EU) 2016/798 framgår att ett gemensamt säkerhetsintyg ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att det uttryckligen anges att ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i fem år och att det får förnyas efter ansökan. Bestämmelsen innebär bl.a. att när giltighetstiden har löpt ut upphör det gemensamma säkerhetsintyget att gälla. Ansökan om förnyelse bör därför ske i god tid innan det befintliga säkerhetsintyget upphör att gälla. Av direktivet framgår vidare att ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligen (artikel 10.13). I järnvägssäkerhetslagen används begreppet verksamhetens art genomgående i stället för typ av verksamhet. Med typ av verksamhet avses i detta sammanhang persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster. Med omfattning av verksamhet avses omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn.

I järnvägssäkerhetslagen bör det också anges att en uppdatering av säkerhetsintyget krävs om tillståndsinnehavaren vill utvidga sitt geografiska område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat. I så fall ska järnvägsföretaget komplettera ansökningsunderlaget med relevanta handlingar för det ytterligare området för verksamheten. Om järnvägsföretaget vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige, är det den nationella säkerhetsmyndigheten som kan utfärda ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten (artikel 10.14 andra stycket).

I direktivet anges även att en uppdatering får krävas med anledning av att omfattande ändringar gjorts i säkerhetsregelverket (artikel 10.15). När det gäller gemensamma säkerhetsintyg som ERA har utfärdat, har byrån en möjlighet att av samma skäl kräva att intyget ska revideras. Prövningen av om ett gemensamt säkerhetsintyg behöver uppdateras med anledning av ändringar i säkerhetsregelverket bör bedömas från fall till fall.

Närmare regler om processen för förnyelse respektive uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg framgår av förordning (EU) 2018/763. Av bilaga II till förordningen framgår bl.a. bestämmelser om anmälningsskyldighet för järnvägsföretag när verksamheten förändras på ett väsentligt sätt. Järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg ska utan dröjsmål anmäla detta till certifieringsorganet för det aktuella säkerhetsintyget. Som *Transportstyrelsen* påpekar i sitt remissvar är det viktigt för tillsynsmyndigheten att inom ramen för sin tillsynsverksamhet få vetskap om viktigare förändringar för att en erforderlig uppdatering ska kunna ske. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet, kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska. Detta kan föranleda att tillsynsmyndigheten måste vidta åtgärder.

När det gäller begreppet väsentlig ändring bör, som *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* noterar, begreppet inte sammanblandas med väsentlig ändring enligt förordning (EU) nr 402/2013. Samma begrepp används i två olika förordningar men det handlar om bedömningar utifrån två olika regelverk.

Bemyndigande

I genomförandeförordning (EU) 2018/763 regleras i allt väsentligt processen för förnyelse och uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg. Utrymmet för ytterligare föreskrifter är därför begränsat. I den mån tillräcklig reglering inte finns i direkt tillämplig EU-rätt görs bedömningen att närmare bestämmelser om förfaranden inom aktuellt område kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

10.2.4 Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd. Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare ska utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Inlandsbanan* anser att det bör tydliggöras att tillsynsmyndigheten även meddelar tillstånd för infrastrukturförvaltare.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen krävs säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Säkerhetstillstånd är inte heller någon ny tillståndsform i förhållande till det tidigare säkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EG). Med anledning av liknande formuleringar i det tidigare direktivet finns regler i 3 kap. 9 § järnvägslagen som bl.a. anger att tillsynsmyndigheten får förena ett säkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt och att myndigheten under tillståndets giltighetstid får ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Vidare finns regler om anmälningsskyldighet i järnvägslagen. För överväganden vid införandet, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 96 f. och 181 f.) och propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 39 f. och 113).

Föreslagen ordning

Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetstillstånd som är utfärdat av den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsinfrastrukturen är belägen (artikel 12.1 första stycket). Det är den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som avses. I likhet med regleringen i järnvägslagen bör det även enligt järnvägssäkerhetslagen krävas säkerhetstillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Utfärdandet av säkerhetstillstånd kommer i likhet med den ordning som gäller enligt järnvägslagen att vara förbehållet den nationella säkerhetsmyndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten.

Med undantag för infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem, är den materiella kravbild som ska vara uppfylld för att beviljas säkerhetstillstånd enligt direktiv (EU) 2016/798 mindre harmoniserad på unionsnivå än motsvarande krav på järnvägsföretag för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Det finns dock EU-rättsakter, t.ex. gemensamma säkerhetsmetoder, som även gäller för infrastrukturförvaltare. Vidare är det samma typer av krav som ställs på säkerhetsstyrningssystem, järnvägsmateriel och personal för att beviljas säkerhetstillstånd som för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg. Avsikten med direktivets bestämmelser om säkerhetstillstånd är inte att införa nya materiella krav som ska vara uppfyllda för att den sökande ska kunna beviljas ett säkerhetstillstånd. Direktivet ändrar däremot processen för bedömning av om nödvändiga krav för att beviljas ett säkerhetstillstånd är uppfyllda.

För att kunna skilja mellan de infrastrukturförvaltare som omfattas av EU-reglering och de infrastrukturförvaltare som inte omfattas, bör krav på säkerhetstillstånd framöver endast gälla för infrastrukturförvaltare som

bedriver verksamhet i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, dvs. det järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen. För infrastrukturförvaltare som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen, utan av lagen om nationella järnvägssystem, skapas en ny tillståndsform: nationellt infrastrukturtillstånd, se avsnitt 10.3.3.

Utfärdandet av säkerhetstillstånd kommer att vara förbehållet den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten).

10.2.5 Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

Regeringens förslag: Ett säkerhetstillstånd ska prövas och utfärdas av tillsynsmyndigheten. För att beviljas ett säkerhetstillstånd ska infrastrukturförvaltaren

- ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem,
- uppfylla kraven i tillämpliga TSD,
- uppfylla kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,
- uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler, och
- ha ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett säkerhetstillstånd, eller under detta tillstånds giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att beviljas ett säkerhetstillstånd.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om säkerhetstillstånd.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att artikel 12.1 i direktivet, dvs. att ett säkerhetstillstånd ska innehålla ett godkänt säkerhetsstyrningssystem, bör genomföras i lag och inte i föreskrifter på lägre nivå.

Skälen för regeringens förslag

Utfärdande av ett säkerhetstillstånd

Det är den nationella säkerhetsmyndigheten (dvs. tillsynsmyndigheten) som ska utfärda ett säkerhetstillstånd. I likhet med den ordning som gäller vid utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg bör tidsfrister iakttas av den nationella säkerhetsmyndigheten vid utfärdandet av ett säkerhetstillstånd. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska enligt direktivet fatta ett beslut om en ansökan om säkerhetstillstånd utan dröjsmål och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och alla begärda kompletterande uppgifter har lämnats in av sökanden (artikel 12.3). Redan i dag krävs att Transportstyrelsen meddelar beslut om säkerhetstillstånd så snart som

möjligt, dock senast fyra månader efter det att en fullständig ansökan har getts in. Kravet framgår av hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägsförordningen. Närmare reglering om tidsfrister kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

I direktiv (EU) 2016/798 finns även en bestämmelse som anger att när det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska behöriga nationella säkerhetsmyndigheter samarbeta i syfte att utfärda säkerhetstillstånden (artikel 12.5). En sådan reglering om samarbete bör genomföras i föreskrifter på lägre nivå än lag.

Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

Bestämmelserna om säkerhetstillstånd finns i artikel 12 i direktiv (EU) 2016/798. I järnvägssäkerhetslagen bör det ställas liknande krav för säkerhetstillstånd som för gemensamt säkerhetsintyg, dvs. att ett säkerhetsstyrningssystem ska vara inrättat, att kraven i tillämpliga TSD, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter ska vara uppfyllda, likaså de krav som framgår av tillämpliga nationella regler som avses i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798. I järnvägssäkerhetslagen föreslås vidare ett krav på att den sökande ska ha ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet, dvs. att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. I likhet med de krav som ställs på ekonomisk förmåga i hittillsvarande 3 kap. 8 § järnvägslagen för att beviljas ett säkerhetstillstånd behöver det även framöver krävas ekonomiska förutsättningar för att kunna klara av uppgiften som infrastrukturförvaltare. För att tydliggöra att det här inte är fråga om samma kravbild som gäller för att beviljas licens bör dock inte begreppet ekonomisk förmåga användas längre.

Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska ett säkerhetstillstånd innehålla ett godkännande av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem. Det innebär enligt direktivet att infrastrukturförvaltaren har inrättat förfaranden för att säkerställa en säker konstruktion, ett säkert underhåll och en säker drift av järnvägsinfrastrukturen inklusive, i tillämpliga fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering (artikel 12.1 andra stycket). De särskilda krav som bör gälla för infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem får genomföras i författning på lägre nivå än lag (se avsnitt 8.1.3).

I direktiv (EU) 2016/768 finns även bestämmelser som anger att den nationella säkerhetsmyndigheten ska förklara kraven för säkerhetstillstånden och vilka handlingar som krävs, om lämpligt i form av en vägledning om hur en ansökan ska göras (artikel 12.1 tredje stycket).

När det gäller utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av ett säkerhetstillstånd framgår det av direktiv (EU) 2016/798 att den nationella säkerhetsmyndigheten utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor ska underrätta ERA. Informationen ska omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress, utfärdandedag, omfattning och giltighetstid för säkerhetstillståndet samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet (artikel 12.4). Kravet på underrättelse är inte nytt. En liknande reglering finns i hittillsvarande 3 kap. 11 § järnvägsförordningen. Dock skärps kravet på underrättelse i förhållande till regleringen i

järnvägsförordningen. Underrättelsen ska ske inom två veckor istället för inom en månad. Bestämmelser om ett sådant förfarande bör meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

I likhet med vad som gäller enligt hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen bör det även enligt järnvägssäkerhetslagen finnas en möjlighet att förena ett säkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Ett sådant villkor bör vara möjligt för tillsynsmyndigheten att få meddela även under tillståndets giltighetstid.

Bemyndigande

Direktiv (EU) 2016/798 innehåller detaljerade bestämmelser om säkerhetstillstånd, exempelvis om processen för ansökan, om utfärdandet samt om tillsynsmyndighetens skyldigheter i samband med utfärdandet. En sådan skyldighet för myndigheten är bl.a. kravet på att behöriga nationella säkerhetsmyndigheter i förekommande fall ska samarbeta vid utfärdande av säkerhetstillstånd när det gäller gränsöverskridande trafik. Dessa och övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om förfaranden i samband med utfärdandet av ett säkerhetstillstånd bör som verkställighetsföreskrifter till lagen, eller med stöd av den s.k. restkompetensen, genomföras på lägre föreskriftsnivå med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Regler om förfarandet och tidsfrister bör föras in i förordning och kommer då att gälla framför motsvarande allmänna regler i förvaltningslagen.

Däremot föreslås att det i järnvägssäkerhetslagen införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att beviljas ett säkerhetstillstånd.

10.2.6 Giltighetstid och förnyelse samt uppdatering av ett säkerhetstillstånd

Regeringens förslag: Ett säkerhetstillstånd ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren.

Ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om det sker en väsentlig förändring i något eller några av delsystemen som järnvägsinfrastrukturen består av eller i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

Tillsynsmyndigheten ska få kräva att ett säkerhetstillstånd ska uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

En tillståndsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om säkerhetstillstånd inklusive uppdatering och förnyelse.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Giltighetstid och förnyelse av säkerhetstillstånd

Giltighetstid och förnyelse av säkerhetstillstånd bör hanteras på samma sätt som för gemensamma säkerhetsintyg. I artikel 10.13 i direktiv (EU) 2016/798 anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, men åtminstone vart femte år. I artikel 12.2 i direktivet anges att ett säkerhetstillstånd ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren. Även om formuleringen av giltighetstiden inte är exakt lika i de båda artiklarna bör det för båda tillståndsformerna vara fråga om en begränsad giltighetstid om högst fem år. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att det uttryckligen anges att ett säkerhetstillstånd är giltigt i fem år och att det får förnyas efter ansökan. När giltighetstiden har löpt ut upphör säkerhetstillståndet alltså att gälla. Ansökan om förnyelse behöver därför ske i god tid innan det befintliga säkerhetstillståndet upphör att gälla. Närmare reglering om förnyelse av säkerhetstillstånd kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

Uppdatering av ett säkerhetstillstånd

Av direktiv (EU) 2016/798 framgår att ett säkerhetstillstånd ska revideras uppdateras närhelst väsentliga förändringar görs i något eller några av delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem (artikel 12.2 första stycket). I järnvägssäkerhetslagen föreslås en sådan reglering samt att infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål är skyldig att anmäla sådana förändringar till tillsynsmyndigheten. Vidare framgår av artikel 12.2 andra stycket i direktiv (EU) 2016/798 att de nationella säkerhetsmyndigheterna får kräva att ett säkerhetstillstånd som de utfärdat ska revideras till följd av omfattande ändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att tillsynsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Bemyndigande

Direktivets mer detaljerade bestämmelser om krav på förnyelse och uppdatering av ett säkerhetstillstånd samt bestämmelser om förfaranden att anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering av tillståndet bör kunna genomföras genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

10.2.7 Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd

<p>Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall kan återkalla ett tillstånd ska, med vissa justeringar, föras över till järnvägssäkerhetslagen.</p>

Utöver möjligheten att besluta om återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd ska det införas en bestämmelse om möjligheten att begränsa ett intyg eller ett tillstånd.

Rätten att återkalla eller begränsa ett intyg eller tillstånd ska även omfatta de fall där tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter eller där tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt nationella regler.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller om tillståndshavaren under minst ett år inte använder ett tillstånd. Om det visar sig att innehavaren av ett tillstånd inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet, kan tillståndsmyndigheten återkalla tillståndet. Exempelvis kan det handla om att säkerhetsstyrningssystem hunnit bli inaktuellt sedan tiden för utfärdandet av tillståndet. Överväganden vid införandet av Järnvägslagen (prop. 2003/04:123 s. 145 f. och 198 f.) och propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 42 f.).

Föreslagen ordning

Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall kan återkalla ett tillstånd förs, med vissa sakliga justeringar, över till järnvägssäkerhetslagen. Dessutom införs det i enlighet med artikel 17.5 tredje stycket och artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 en ordning som innebär att den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) i stället för att återkalla ett tillstånd får begränsa ett gemensamt intyg eller ett säkerhetstillstånd. En återkallelse av ett tillstånd är en mycket ingripande åtgärd för tillståndshavaren. Om ändamålet med en återkallelse kan tillgodoses på annat sätt, ska givetvis så ske i stället. Ett tillstånd bör kunna återkallas direkt om det rör sig om upprepade missförhållanden eller om det av något annat skäl finns anledning att befara att andra åtgärder, exempelvis förelägganden, skulle vara verkningsslösa.

Det bör i sammanhanget noteras att om en licens enligt järnvägsmarknadslagen har återkallats, innebär det inte automatiskt att det gemensamma säkerhetsintyget också ska återkallas, utan förutsättningarna för varje tillstånd prövas för sig.

Återkallelsegrunder

Den första grunden enligt direktivet för att besluta om att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd är att förutsättningarna för intyget eller tillståndet inte längre uppfylls.

Den andra grunden för begränsning eller återkallelse av ett intyg eller tillstånd är att tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av lagen. Den skyldigheten kompletteras med att även gälla vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter och nationella regler. Begreppet nationella regler är centralt när det gäller ett gemensamt säkerhetsintyg och ett säkerhetstillstånd enligt direktiv (EU) 2016/798 (se avsnitt 10.2.8). Den tredje grunden för begränsning eller återkallelse anger att tillståndsmyndigheten får begränsa eller återkalla tillstånd om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt sådana EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Bemyndigande

Med hänsyn till att grunderna och förutsättningarna för att få återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd framgår av lagen, kan närmare bestämmelser om begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

10.2.8 Nationella regler

Regeringens bedömning: Bestämmelser som reglerar när sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/798 får antas och de förfaranden som ska följas vid antagandet bör meddelas i förordning.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer inte med regeringens bedömning. Promemorian innehåller ett förslag om att det ska införas ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/798.

Remissinstanserna har inga synpunkter.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 ska ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler. Att antagandet och tillämpningen av regler som används av tillsynsmyndigheten i tillståndsprövningen formaliseras ytterligare blir extra angeläget när ERA ska utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg. Alla krav som ställs måste ha antagits i enlighet med bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/798 om nationella regler.

Medlemsstaternas möjligheter att anta och tillämpa nationella regler är omgärdade av relativt omfattande och rigorösa bedömningar och förfaranderegler. Av artikel 8.1 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att nationella regler som anmälts senast den 15 juni 2016 i enlighet med direktiv 2004/49/EG ska gälla om de

a) faller under en av de typer som angetts i bilaga II,

b) är förenliga med unionsrätten, i synnerhet TSD, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder, och

c) inte skulle leda till godtycklig diskriminering eller en förtäckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna.

I bilaga II till direktiv (EU) 2016/798 anges vilka typer av nationella regler det finns:

1. Regler angående befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.

2. Regler angående krav med avseende på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.

3. Gemensamma regler för sådan drift av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av någon TSD, inbegripet regler i samband med signal- och trafikledningssystem.

4. Regler om krav när det gäller kompletterande interna regler för drift (företagsregler) som måste fastställas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

5. Regler om krav när det gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon TSD.

6. Regler angående utredning av olyckor och tillbud.

Av direktivet följer att bestämmelserna ska vara lättillgängliga och formulerade på ett sätt så att alla berörda parter kan förstå dem. Anmälan ska göras så snart en befintlig nationell regel ändras eller upphävs.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna senast den 16 juni 2018 ha sett över sina befintliga nationella regler och upphäva alla nationella regler som inte anmälts eller inte uppfyller kriterierna i artikel 8.1 och alla nationella regler som unionsrätten gjort överflödiga, inbegripet särskilt TSD, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder. Medlemsstaterna får för detta ändamål använda sig av det verktyg för hantering av bestämmelser som avses i artikel 27.4 i förordning (EU) 2016/796 och begära att byrån bedömer vissa angivna regler mot kriterierna i denna punkt.

Nya nationella regler får fastställas endast i följande fall:

a) När regler om befintliga säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod.

b) När regler för drift av järnvägsnätet ännu inte omfattas av TSD.

c) När en brådskande förebyggande åtgärd krävs, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud.

d) När en redan anmäld regel behöver revideras.

e) När regler om krav som gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, fysisk och psykisk lämplighet samt yrkesutbildning, ännu inte omfattas av någon TSD eller av direktiv 2007/59/EG.

Medlemsstaten ska till Europeiska kommissionen och ERA lämna in ett detaljerat utkast till regeln via det ovan nämnda it-systemet. Anmälan ska ske i god tid innan regeln antas och i enlighet med de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796. I anmälan ska det ingå en motivering till varför regeln behöver införas. ERA ska därefter inom två månader från mottagandet av utkastet utföra en kontroll av utkastet till regel/regler. Denna tidsfrist får förlängas till tre månader eller ännu längre tid om medlemsstaten samtycker till detta. Det kan t.ex. handla om ett

omfattande utkast och en motivering som kräver längre tid för översättning och kontroll. Om ERA efter kontrollen anser att utkastet till nationella regler leder till att de väsentliga kraven uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna och tillämpliga TSD respekteras samtidigt som de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och reglerna inte heller leder till godtycklig diskriminering eller begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna, ska ERA informera både medlemsstaten och Europeiska kommissionen om sin positiva bedömning. Kommissionen kan då validera reglerna i it-systemet. Om ERA inte informerar medlemsstaten och kommissionen om sin bedömning inom tvåmånadersfristen, eller den längre tid som överenskommits, får den berörda medlemsstaten ändå anta de nationella reglerna. Om ERA däremot gör en negativ bedömning av utkastet till den nationella regeln, ska den informera den berörda medlemsstaten, inleda en dialog och avge ett yttrande. Om medlemsstaten trots detta antar den nationella regeln, får Europeiska kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en uppmaning att ändra eller upphäva regeln.

Vid brådskande och preventiva åtgärder får medlemsstaterna anta och omedelbart börja tillämpa en nationell regel med förbehåll för ERA:s bedömning. Medlemsstaterna får också besluta att inte anmäla regler och begränsningar av strikt lokal karaktär. Reglerna ska då i stället tas in eller hänvisas till i det nationella infrastrukturregistret. När nu aktuellt anmälningsförfarande tillämpas behöver inte det allmänna anmälningsförfarandet som rör tekniska föreskrifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster tillämpas (artikel 8.9). Regler som inte har anmälts enligt reglerna i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 får inte tillämpas som nationella regler enligt direktivet.

Regler som gäller för järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen är inte nationella regler i den mening som avses i artikel 8 i direktivet. Däremot kan då i stället anmälan enligt reglerna i direktiv (EU) 2015/1535 bli aktuell.

De omfattande bestämmelserna om när och hur nationella regler får antas riktar sig i första hand till tillsynsmyndigheten. Sådana föreskrifter kan genomföras med stöd av den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 7 § regeringsformen, eftersom reglerna riktar sig till myndighet.

10.3 Tillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem

10.3.1 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag

Regeringens förslag: Järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Det ska inte krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska dock krävas för att bedriva verksamhet på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik.

Promemorians förslag: Förslaget i promemorian överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* anser att det bör klargöras vilket tillstånd som krävs för att få bedriva verksamhet på funktionellt avskilda banor som Roslagsbanan och Saltsjöbanan. Vidare anser de att regleringen kan uppfattas som att ERA även har möjlighet att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg för verksamhet som är avsedd att bedrivas på järnvägsnät som är undantagna från regleringen i järnvägssäkerhetslagen. Branschföreningen Tågoperatörerna och SJ AB är tveksamma till att det är avsikten och efterfrågar därför ett tydliggörande i den delen. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget att nationellt trafiksäkerhetstillstånd inte bör krävas för järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg. Däremot anser Transportstyrelsen att det bör krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få bedriva trafik på funktionellt avskilda banor.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Tillståndsformen nationellt trafiksäkerhetstillstånd är inte ny. Enligt nuvarande reglering i 3 kap. 4 § järnvägslagen krävs ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få bedriva persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur eller för att få utföra godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Övervägandena vid införandet av bestämmelsen framgår av propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (1 s. 43 f. och 128).

Föreslagen ordning

För att ett järnvägsföretag ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft på järnvägsinfrastruktur som inte omfattas av järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen krävs, tillstånd i form av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. I promemorian föreslås att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen även bör ha möjlighet att bedriva verksamhet med ett sådant intyg som grund i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. *Transportstyrelsen* tillstyrker en sådan ordning. Däremot anser styrelsen att det bör krävas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd utöver ett gemensamt säkerhetsintyg för att få

bedriva verksamhet på funktionellt avskilda banor, bl.a. för att kunna hantera de särskilda krav som normalt gäller för sådana banor. Regeringen delar Transportstyrelsens bedömning. För att få bedriva verksamhet på funktionellt avskilda banor, exempelvis Roslagsbanan och Saltsjöbanan, bör det alltså krävas att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg omfattas av kravet på att ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det är en lämplig ordning att lagen om nationella järnvägssystem tillämpas på sådana avskilda banor.

Däremot, i likhet med det som föreslås i promemorian, bör det vara möjligt för järnvägsföretag att med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg bedriva verksamhet med ett sådant tillstånd på sidospår, s.k. industrispår som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Exempel på sådant är ett järnvägssystem som är privatägt järnvägsnät och som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik.

Förslaget innebär att ett järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg inte behöver ansöka om ytterligare ett tillstånd för att bedriva verksamhet på s.k. industrispår. Som utgångspunkt behövs inte heller någon ny sådan prövning av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem som föregått ett beslut om att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Det innebär att det i tillämpliga fall är ERA:s prövning av säkerhetsstyrningssystemet som ligger till grund för den aktuella verksamheten.

Det kan dock krävas att järnvägsföretagets och/eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem behöver anpassas för de fall exempelvis ett s.k. industrispår uppvisar tekniska eller driftsmässiga avvikelser i förhållande till vad som gäller för järnvägsnät som ingår i Europeiska unionens järnvägssystem. Det kan inte heller uteslutas att de fordon som järnvägsföretaget använder behöver uppfylla vissa specifika egenskaper för att trafikera ett sådant järnvägsnät. För att undvika eventuella säkerhetsrisker är det viktigt att säkerställa en säker användning av fordonen. I nuläget uppvisar inte några industrispår sådana tekniska eller driftsmässiga avvikelser som skulle kräva en anpassning av fordonen eftersom industrispår i dag i huvudsak omfattas av EU-harmoniserade bestämmelser.

Avsikten med förslaget att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg ska kunna bedriva verksamhet på järnvägsnät som används för en ägares eller en operatörs godsverksamhet eller som används för icke-kommersiell persontrafik är att underlätta för berörda järnvägsföretag. ERA utfärdar däremot inte tillstånd för trafik på nät som inte ingår i Europeiska unionens järnvägssystem.

Den närmare regleringen om vad ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska innehålla kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något sådant särskilt bemyndigande som föreslås i promemorian behöver därför inte införas i lagen.

10.3.2 Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska järnvägsföretaget ha sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem, uppfylla kraven på riskkontroll, järnvägsmateriel och anställda och ha en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Tillsynsmyndigheten ska få anpassa tillämpliga krav till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten ska få förena ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd med de villkor som behövs. Villkoren ska få meddelas i samband med att tillståndet meddelas eller under tillståndets giltighetstid.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande för att täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet för järnvägsföretag.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett bemyndigande om att meddela föreskrifter om förutsättningarna för att få bedriva järnvägstrafik med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg på järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tågföretagen)* och *SJ AB* noterar att nationellt infrastrukturillstånd kommer att tillämpas för spår vid vissa typer av depåer som de trafikerar. De anser att det bör klargöras om verksamhet som utförs med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg kan trafikera sådan infrastruktur.

Skälen för regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd bör det, liksom i hittillsvarande järnvägslag, krävas att den sökande har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav och har försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Om ett järnvägsföretag har licens enligt den föreslagna järnvägsmarknadslagen, bör det inte krävas någon försäkring eller motsvarande, eftersom ett sådant krav redan ställs i järnvägsmarknadslagen som ett villkor för att kunna få licens. Järnvägsföretag som exempelvis trafikerar järnvägsnät som används för en ägares eller en operatörs godsverksamhet bör som regel ha licens enligt den föreslagna järnvägsmarknadslagen och kravet på att ha en försäkring eller motsvarande enligt lagen om nationella järnvägssystem bör därmed anses uppfyllt. Det bör noteras att det föreslås en särskild bestämmelse i järnvägsmarknadslagen som innebär att bestämmelserna om licens endast gäller för järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft. Det innebär att den som utför annan järnvägstrafik än sådan verksamhet inte

behöver ha licens enligt järnvägsmarknadslagen. Exempel på annan järnvägstrafik är verksamhet med lok som endast används för att flytta vagnar mellan en avlämningsplats vid fabriksgrindarna och lastnings- och lossningsbryggorna.

Det kan diskuteras, vilket även skedde vid införandet av motsvarande reglering i järnvägslagen, om det borde ställas ett krav på säte eller hemvist i Sverige för att uppfylla tillståndskraven. Med stöd av EU-fördragets allmänna principer om den fria rörligheten av tjänster bör det dock inte uppställas ett sådant hemvistkrav om det inte bedöms nödvändigt av säkerhetsskal. Visserligen kan möjligheten att bedriva säkerhetsrelaterad tillsyn försvåras om den som innehar tillståndet inte är etablerad i landet. Det bedöms dock inte bli omöjligt. Tillsynsmyndigheten har också möjligheten att återkalla tillståndet, om tillståndshavaren inte sköter kontakten med tillsynsmyndigheten och uppfyller myndighetens krav. De grundläggande säkerhetskrav som ska vara uppfyllda handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, att riskkontroll genomförs, att järnvägsmateriel är av viss beskaffenhet och att personalen uppfyller vissa krav.

I likhet med regleringen i den föreslagna järnvägssäkerhetslagen bör det finnas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, förutom när det gäller kravet på hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, anpassa de krav som ställs till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet bör tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller. Det bör även finnas en möjlighet att, på det sätt som anges i 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen, förena ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Med hänsyn till att det kan finnas tekniska skillnader mellan olika järnvägsinfrastruktur som omfattas av reglerna i lagen om nationella järnvägssystem bör det även anges för vilken infrastruktur tillståndet gäller.

Närmare reglering om nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande som föreslås i promemorian behöver därför inte införas i lagen. Däremot bör ett bemyndigande införas i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om försäkring eller motsvarande som täcker en eventuell skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet.

10.3.3 Nationellt infrastrukturstillstånd för infrastrukturförvaltare

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturstillstånd.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om nationellt infrastrukturstillstånd.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* är positiv till att det införs ett nationellt infrastrukturstillstånd.

Transportstyrelsen efterfrågar ett tydliggörande av om stationer är inkluderade i begreppet järnvägsinfrastruktur.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Av hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägslagen framgår att det krävs säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. För överväganden vid införandet av tillståndsformen säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/2004:123 s. 96 f., 181 f.) och propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 39 f. och 113).

Föreslagna ordning

För att förvalta järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem och driva anläggningar som hör till denna infrastruktur bör det krävas att infrastrukturförvaltaren har ett nationellt infrastrukturstillstånd. I fråga om sådan infrastruktur omfattas infrastrukturförvaltaren inte av järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen eller av EU-reglering. I författningskommentaren till den föreslagna järnvägssäkerhetslagen framgår vad som avses med järnvägsinfrastruktur (1 kap. 7 §). Definitionen är densamma som i järnvägslagen och omfattar bl.a. perronger, spår och kontaktledningar i anslutning till stationsbyggnaden men inte själva byggnaden.

Infrastrukturförvaltare som bedriver verksamhet som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem bör alltså omfattas av kraven på ett nationellt infrastrukturstillstånd. Det skulle kunna uppstå en situation där en infrastrukturförvaltare som redan har ett säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen även ansöker om tillstånd att förvalta ett järnvägsnät som omfattas av reglerna i lagen om nationella järnvägssystem. Eftersom infrastrukturförvaltaren redan har ett av tillsynsmyndigheten godkänt säkerhetsstyrningssystem på grundval av bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen, bör det räcka att anpassa detta i förhållande till vad som ska gälla för driften av det järnvägsnät som ansökan avser. Det förutsätter att anläggningarna som ansökan avser och som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem tydligt anges i dokumentationen av säkerhetsstyrningssystemet. Vidare bör det av dokumentationen tydligt framgå vilka eventuella krav som gäller för de aktuella anläggningarna och om driften av dessa skiljer sig åt från övriga anläggningar som omfattas av säkerhetsstyrningssystemet. Det är inte uteslutet att driften av anläggningarna kan skilja sig åt med anledning av tekniska särdrag.

Järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg föreslås få möjlighet att bedriva verksamhet med stöd av ett sådant intyg på vissa järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, s.k. industrispår (se avsnitt 10.3.1). Det kan dock finnas behov av att från säkerhetssynpunkt ställa särskilda villkor och anpassa ett järnvägsföretags fordon för att använda de aktuella fordonen på sådana

spår. De fordon som järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg använder är normalt avsedda för att användas på järnvägsnät som ingår i Europeiska unionens järnvägsnät. Behovet av anpassning är dock inte stort. Industrispåren är i dag anpassade för trafik med fordon som uppfyller kraven i TSD. Industrispårens funktion i transportsystemet och därmed ägarnas nytta av dem förutsätter också att denna anpassning består. Tillsynsmyndigheten behöver dock, i samband med prövningen av en ansökan om nationellt infrastruktur tillstånd för industrispår, pröva om det från säkerhetssynpunkt finns behov att särskilt reglera trafik på dem med fordon godkända i enlighet med järnvägstekniklagens bestämmelser. Vid behov kan tillsynsmyndigheten förena ett beslut om nationellt infrastruktur tillstånd med nödvändiga säkerhetsrelaterade villkor för att järnvägsföretag som bedriver verksamhet med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg ska kunna trafikera industrispåret i fråga med fordon som är godkända i enlighet med järnvägstekniklagens bestämmelser. Sådana villkor kan t.ex. avse krav på högsta tillåtna hastighet eller bromsvikt.

Närmare reglering om nationellt infrastruktur tillstånd kan, som föreslås i promemorian, meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande behöver därför inte införas i lagen.

10.3.4 Krav för utfärdande av ett nationellt infrastruktur tillstånd

Regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt infrastruktur tillstånd ska infrastruktur förvaltaren ha sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem, uppfylla kraven på riskkontroll, järnvägsmateriel och personal och ha ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten ska få anpassa tillämpliga krav till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten ska få förena ett nationellt infrastruktur tillstånd med de villkor som behövs. Villkoren ska få meddelas i samband med att tillståndet meddelas eller under tillståndets giltighetstid.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att få förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: För att beviljas ett nationellt infrastruktur tillstånd krävs att den sökande har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav och har ekonomiska förutsättningar att förvalta järnvägsinfrastruktur och

driva anläggningar som hör till infrastrukturen. I likhet med vad som nämns i avsnittet om utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan det diskuteras om det borde ställas ett krav på säte eller hemvist i Sverige (se avsnitt 10.3.2). Med stöd av EU-fördragets allmänna principer om den fria rörligheten av tjänster bör det inte heller i detta fall ställas ett sådant hemvistkrav om det inte bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl. Som redan nämnts kan möjligheten att bedriva säkerhetsrelaterad tillsyn försvåras om den som innehar tillståndet inte är etablerad i landet, men det bedöms inte bli omöjligt. Tillsynsmyndigheten har möjligheten att återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte sköter kontakten med tillsynsmyndigheten och uppfyller myndighetens krav.

De grundläggande säkerhetskrav som ska vara uppfyllda för att beviljas ett tillstånd handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, att riskkontroll genomförs, att järnvägsmateriel är av viss beskaffenhet och att personalen uppfyller vissa krav. Det finns även en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, förutom när det gäller kravet på hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, anpassa de krav som ställs till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller. Det bör även finnas en möjlighet att, på det sätt som anges i hittillsvarande 3 kap. 9 § järnvägslagen, förena ett nationellt infrastrukturstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Kraven som ställs för att beviljas ett nationellt infrastrukturstillstånd liknar de krav som ställs för ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. En skillnad är dock att det, i stället för krav på försäkring eller motsvarande som kan täcka skadeståndsskyldighet, ställs krav på att sökanden av ett nationellt infrastrukturstillstånd ska visa att denne har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Ett bemyndigande bör införas i lagen som ger till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar för att förvalta järnvägsinfrastruktur.

10.3.5 Uppdatering och anmälningsskyldighet

Regeringens förslag: Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd ska uppdateras när verksamheten förändras på ett väsentligt sätt. Tillståndsinnehavaren ska anmäla väsentliga förändringar av verksamheten till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska få kräva att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med väsentlig förändring av verksamheten.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även ett bemyndigande om att få meddela föreskrifter om uppdatering av tillstånd.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Uppdatering

I lagen om nationella järnvägssystem bör det inte anges någon bestämd giltighetstid för när det krävs förnyelse av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd. I stället föreslås att tillståndet ska uppdateras när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. I hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen används begreppet ”omprövning av tillstånd” i samband med att en verksamhet ska genomgå en väsentlig förändring. För att använda samma terminologi som i direktiv (EU) 2016/798, bör i lagen om nationella järnvägssystem användas begreppet ”uppdatering av tillstånd”.

Vidare föreslås att det i likhet med regleringen i järnvägslagen ska framgå av lagen om nationella järnvägssystem att tillsynsmyndigheten får ompröva ett tillstånd eller villkor med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

I 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen finns regler om anmälningsskyldighet. En sådan bestämmelse föreslås föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet, kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder. Vad som ska anmälas beror på innehållet i de föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

Bemyndigande

Ett bemyndigande bör införas i lagen om nationella järnvägssystem som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som utgör en väsentlig förändring av verksamhet.

Till skillnad från promemorian görs bedömningen att föreskrifter om uppdatering av nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturillstånd kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer genom verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringens formen.

10.3.6 Återkallelse av nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturillstånd

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i vissa fall kan återkalla ett tillstånd ska i sak föras över till lagen om nationella järnvägssystem.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller om tillståndshavaren under minst ett år inte använder ett tillstånd. Övervägandena vid införandet av bestämmelserna om återkallelse av tillstånd i järnvägslagen framgår av propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 145 f. och 198 f.).

Föreslagen ordning

Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i vissa fall kan återkalla ett tillstånd förs över till lagen om nationella järnvägssystem. En återkallelse av ett tillstånd är en mycket ingripande åtgärd för tillståndshavaren. Om ändamålet med en återkallelse kan tillgodoses på annat sätt, ska givetvis så ske i stället. Ett tillstånd bör kunna återkallas direkt om det rör sig om upprepade missförhållanden eller om det rör sig om missförhållanden av allvarigare karaktär som exempelvis en påvisbart ökad olycksrisk eller om det av annat skäl finns anledning att befara att andra åtgärder, exempelvis förelägganden, skulle vara verkningslösa.

Det bör noteras i sammanhanget att om en licens enligt järnvägsmarknadslagen har återkallats, innebär det inte med automatik att det nationella trafiksäkerhetstillståndet också ska återkallas, utan förutsättningarna för varje tillstånd bör provas för sig.

Återkallelsegrunder

Den första grunden för att besluta om att återkalla ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd bör vara att förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda.

Den andra grunden för återkallelse av ett tillstånd bör vara att tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen om nationella järnvägssystem eller föreskrifter eller beslut som har meddelats med stöd av lagen.

Den tredje grunden för återkallelse bör vara att tillståndshavaren under viss tid inte använder sitt tillstånd. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd bör enligt lagen om nationella järnvägssystem kunna återkallas om tillståndet inte används under minst ett år. Regeln om ett år betyder att om det visar sig att innehavaren av ett tillstånd inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet kan tillståndsmyndigheten återkalla tillståndet. Exempelvis kan det handla om att ett säkerhetsstyrningssystem hunnit bli inaktuellt sedan tiden för utfärdandet av tillståndet. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 42 f.).

Sammanfattning

Grunderna och förutsättningarna för att få återkalla ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt säkerhetstillstånd bör framgå direkt av lagen om nationella järnvägssystem. Något särskilt bemyndigande behöver därför inte införas i lagen. Den närmare regleringen av återkallelse av sådana tillstånd kan meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

11 Delsystem och komponenter

11.1 Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

11.1.1 Järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Delsystem ska definieras som strukturella eller funktionella delar av Europeiska unionens järnvägssystem.

Driftskompatibilitetskomponenter ska definieras som komponenter i delsystem som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* ser en risk för en överreglering, eftersom det i promemorian anges att regeringen meddelar föreskrifter om vilka delsystemen är i stället för att direkt hänvisa till bilagan i direktivet där det anges vilka delsystemen är.

Skälen för regeringens förslag: Direktiv (EU) 2016/797 gäller för unionens järnvägssystem som detta definieras i bilaga I till direktivet. Av bilagan framgår att unionens järnvägssystem består av där uppräknade järnvägsnät och fordon. Järnvägsnät och fordon delas in i delsystem. Delsystemen utgörs av strukturella eller funktionella delar av dessa järnvägsnät och fordon. Av bilaga II till direktiv (EU) 2016/797 framgår vilka de befintliga åtta delsystemen är och hur de i sin tur delas in i strukturella respektive funktionella delsystem. De strukturella delsystemen är för närvarande: infrastruktur, energi, markbaserad trafikstyrning och signalering, fordonsbaserad trafikstyrning och signalering samt rullande materiel. De funktionella delsystemen är drift och trafikledning, underhåll samt telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

Delsystemen innehåller i sin tur komponenter. De komponenter som är avgörande för att driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem ska uppnås utgör driftskompatibilitetskomponenter. Med driftskompatibilitet avses enligt artikel 2.2 i direktiv (EU) 2016/797 egenskapen hos ett

järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls.

Den EU-rättsliga järnvägsregleringen om tekniska krav, driftskompatibilitet och en harmoniserad godkännandeprocess av fasta installationer och fordon kretsar kring begreppen delsystem och driftskompatibilitetskomponenter. Det är i första hand gentemot delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som de tekniska kraven uppställs. Järnvägstekniklagen föreslås dock inte innehålla en så detaljerad reglering att de olika delsystemen omnämns särskilt. I stället bör direktivet i dessa delar genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. *Branschföreningen tågoperatörerna* och *SJ AB* ser här en risk för överreglering. Från regeringens sida är avsikten dock inte att göra några tillägg till regleringen i förhållande till vad som anges i bilaga II till direktivet. Det vore inte heller möjligt i förhållande till EU-rätten. Enligt de principer som gäller för genomförande av direktiv bör dock hänvisningar till EU-regleringen undvikas och reglerna i stället införas i svensk författning.

Någon upplysningsbestämmelse om järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen, som föreslås i promemorian, bedöms inte behövas. För förståelsen av lagen bör det dock införas definitioner av begreppen delsystem och driftskompatibilitetskomponenter.

11.1.2 Väsentliga krav, tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och nationella regler

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska med vissa redaktionella ändringar och tillägg föras in i järnvägstekniklagen. Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD och nationella regler föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (de väsentliga kraven).

Med nationella regler ska avses föreskrifter som har antagits enligt särskilt föreskrivet förfarande för att uppfylla de väsentliga kraven.

Nuvarande bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om väsentliga krav och TSD ska flyttas över till järnvägstekniklagen. Nytt är att genomförandeplaner för TSD ska omfattas av ett bemyndigande.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorians förslag innebär att delsystem och driftskompatibilitetskomponenter ska överensstämja med de väsentliga kraven och dessutom med TSD och nationella regler. Det saknas i promemorian också krav på överensstämmelse med kraven för gränssnitt mellan delsystem och komponenter.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* saknar ett införlivande av delar av artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/797. Enligt artikeln gäller väsentliga krav för hela järnvägssystemet, dvs. inte enbart delsystem och

komponenter utan även för gränssnitt mellan dessa. *Trafikverket* anser att förslagen i promemorian genom att ange att delsystem både ska överensstämja med väsentliga krav, TSD och nationella regler öppnar upp för att reglera delsystem utöver TSD, vilket *Trafikverket* inte anser ligger i linje med målsättningen om ett gemensamt harmoniserat regelverk för järnvägssystemet i Europa. *Trafikverket* förslår därför en förändrad skrivning av bestämmelsen som innebär att delsystem som överensstämmer med TSD och nationella regler därigenom också uppfyller de väsentliga kraven. *Trafikverket* anser också att den rättsliga statusen för genomförandeplaner för TSD ska slås fast. Även *SJ AB* och *Branschföreningen tågoperatörerna* ser en risk för överreglering genom att det i förslaget står att varje delsystem, utöver med väsentliga krav, ska överensstämja med föreskrivna TSD och nationella regler. *Branschföreningen* påpekar att de väsentliga kraven finns angivna i TSD, samtidigt som förslaget i promemorian ger intryck av att det kan finnas andra föreskrivna väsentliga krav, vilket inte borde vara avsikten.

Skälen för regeringens förslag

De väsentliga kraven

Enligt artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/797 ska, i likhet med vad som i dag gäller enligt 2 kap. 8 § första stycket järnvägslagen, varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent uppfylla föreskrivna väsentliga krav. Begreppet väsentliga krav definieras i artikel 2 punkt 9 i direktivet genom en hänvisning till direktivets bilaga III. Bilagan är uppdelad i allmänna och särskilda krav för varje delsystem.

Av de allmänna kraven framgår att de väsentliga kraven är säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Järnvägslagens bestämmelse att varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent ska uppfylla dessa krav bör flyttas över till järnvägstekniklagen. *Transportstyrelsen* påpekar att enbart en överflyttning av bestämmelsen dock innebär att delar av artikel 3.1 i direktivet inte genomförs. Enligt direktivet gäller de väsentliga kraven för järnvägssystemet, delsystem, komponenter och gränssnitt mellan dessa. Regeringen delar *Transportstyrelsens* bedömning. Kraven i järnvägstekniklagen bör därför utvidgas. I järnvägstekniklagen bör det införas en bestämmelse med innebörden att varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla föreskrivna väsentliga krav. Vidare bör bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om de väsentliga kraven föras över till järnvägstekniklagen.

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) är rättsligt bindande tekniska regelsamlingar för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnation, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemets olika delar. TSD innehåller också regler om yrkesmässiga kvalifikationer och villkor för hälsa och säkerhet för den

personal som arbetar med drift och underhåll. TSD kan sägas utgöra det centrala instrumentet för att uppnå syftet med direktiv (EU) 2016/797, dvs. att fastställa en optimal nivå av teknisk harmonisering som främjar, förbättrar och utvecklar järnvägstransporterna inom unionen och bidrar till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet som en del av den inre marknaden. Genom TSD konkretiseras de väsentliga kraven för varje delsystem. Europeiska kommissionen har getts befogenhet att genom delegerade akter anta TSD som utarbetas av Europeiska unionens järnvägsbyrå (artiklarna 5.1 och 50). För närvarande är samtliga TSD antagna i form av direkt tillämpliga förordningar.

Järnvägstekniklagen bör i likhet med dagens reglering innehålla den grundläggande bestämmelsen att varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent ska överensstämja med föreskrivna TSD (artikel 4.2). *Trafikverket*, *Branschföreningen tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* ifrågasätter att delsystem vid sidan av de väsentliga kraven dessutom ska överensstämja med TSD. Remissinstanserna ser en risk för överreglering genom att lydelsen ger intryck av att det kan förekomma andra väsentliga krav än de som anges i TSD.

Utgångspunkten är att de väsentliga kraven för delsystemet är uppfyllda om delsystemet överensstämmer med TSD. Bestämmelsen bör därför omformuleras i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen och förslaget i promemorian. I järnvägstekniklagen bör det anges att delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD föreskrivna väsentliga krav. Vidare bör nuvarande bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om TSD och undantag från TSD i sak flyttas över till järnvägstekniklagen. Bemyndigandet bör kunna användas brett. Även om samtliga nu tillämpliga TSD antagits i form av direkt tillämpliga EU-förordningar, kan det inte uteslutas att det framöver sker i form av direktiv som kräver genomförande i nationell lagstiftning. Bemyndigandet bör även kunna användas för att införa nödvändig kompletterande reglering som krävs för att regler i TSD ska kunna tillämpas i Sverige. Det skulle t.ex. kunna handla om att inrätta en ordning för rapporteringskrav som krävs för att en TSD ska kunna tillämpas.

Nytt är att det därutöver bör införas ett bemyndigande som avser genomförandeplaner för TSD och vad som gäller när det finns en sådan. Det förekommer att det i enskilda TSD finns bestämmelser om att medlemsstaterna ska anta en genomförandeplan, där det anges i vilken takt TSD ska införlivas i medlemsstaten. Det förekommer även europeiska genomförandeplaner, se t.ex. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg, ERTMS. Om det finns en svensk genomförandeplan till en viss TSD, som det i dag inte uppställs några särskilda formkrav för, bör därför innehållet i denna genomförandeplan vid behov kunna antas i form av en föreskrift. Genom att anta en genomförandeplan i form av en föreskrift klargörs också, som *Trafikverket* efterlyser, genomförandeplanens rättsliga status.

Nationella regler

Sådana nationella regler som avses i det EU-rättsliga regelverket om driftskompatibilitet på järnvägsområdet regleras i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. Som framgår ovan ska enligt järnvägslagen varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet uppfylla i TSD föreskrivna väsentliga krav. Denna bestämmelse bör nu kompletteras med att delsystem därutöver ska överensstämma med i nationella regler föreskrivna väsentliga krav. Till grund för såväl TSD som nationella regler ligger de väsentliga kraven. Dessa krav är dock så allmänt hållna att de behöver förtydligas i förhållande till de olika delsystemen. Det gör kommissionen genom TSD och medlemsstaterna genom nationella regler. Genom såväl TSD som nationella regler konkretiseras den kravbild som anses nödvändig för att olika delsystem och de komponenter som ingår i dessa ska uppfylla de väsentliga kraven på ett sätt som innebär att driftskompatibilitet uppnås på effektivast möjliga sätt. Behovet av nationella regler avgörs av om ytterligare reglering än befintlig TSD-reglering bedöms nödvändig för att de väsentliga kraven ska uppfyllas. Flera remissinstanser efterlyser en mycket restriktiv hållning när det gäller att skapa fler regler. Det påpekas att järnvägssektorn snarare behöver färre och tydligare regler, vilket överensstämmer med det övergripande syftet med fjärde järnvägspaketet. Avsikten är därför att det inte ska meddelas nationella regler annat än om det bedöms nödvändigt. Medlemsstaternas möjligheter att meddela nationella regler är också mycket begränsade. Av direktiv (EU) 2016/797 framgår i vilka situationer medlemsstaterna har möjlighet att anta och tillämpa nationella regler. Enligt artikel 13.2 får nationella regler som avser att tillgodose de väsentliga kraven eller, i tillämpliga fall, ”godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven” tillämpas om TSD inte omfattar, eller inte fullt ut omfattar, vissa förhållanden som motsvarar de väsentliga kraven, t.ex. genom s.k. öppna punkter. Det kan också gälla fall då reglerna om undantag från TSD har tillämpats. Härutöver får nationella regler tillämpas för att säkerställa teknisk kompatibilitet med järnvägsnätet samt för att reglera järnvägsnät och fordon som inte omfattas av någon TSD. Slutligen får nationella regler tillämpas som en brådskande och tillfällig förebyggande åtgärd, t.ex. för att snabbt kunna vidta åtgärder efter en olycka.

Utöver regleringen om i vilka situationer medlemsstaterna kan anta och tillämpa nationella regler innehåller direktivet begränsningar i form av förfaranderegler. Om dessa förfaranderegler inte följs, får den nationella regeln inte tillämpas. Av artikel 14 framgår att en anmälan av en nationell regel ska ske i god tid innan regeln planeras att antas och i enlighet med de tidsfrister som framgår av artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796. I anmälan ska det, utöver utkast till regler, ingå en motivering till varför dessa behövs. ERA ska därefter utföra en kontroll av regelutkastet i enlighet med artikel 26 i förordning (EU) 2016/796. Kontrollen ska innefatta en granskning av att reglerna verkligen bidrar till att de väsentliga kraven uppfylls och att de gemensamma säkerhetsmetoderna följs och säkerhetsmålen uppnås samtidigt som föreskrivna TSD respekteras. Vidare ska ERA kontrollera att de föreslagna reglerna inte leder till godtycklig diskriminering eller begränsning av järnvägstransporterna

mellan medlemsstaterna. Om ERA gör bedömningen att de föreslagna nationella reglerna uppfyller kraven, ska ERA informera medlemsstaten och Europeiska kommissionen om sin ”positiva bedömning”. I händelse av att ERA inte informerar inom föreskrivna tidsfrister, kan medlemsstaten ändå få anta de nationella reglerna. I de fall ERA i stället gör en ”negativ bedömning” av utkastet till nationella regler, ska en dialog inledas med den berörda medlemsstaten och ett yttrande avges. Om medlemsstaten trots detta antar de nationella reglerna, får Europeiska kommissionen i en genomförandeakt anta ett beslut som riktar sig till medlemsstaten med en uppmaning att ändra eller upphäva regeln. Vid brådskande och preventiva åtgärder får dock medlemsstaterna anta och omedelbart börja tillämpa en nationell regel med förbehåll för ERA:s bedömning.

Som framgår är medlemsstaternas möjligheter att meddela sådana nationella regler som avses i direktivet strikt reglerade. För att det allmängiltiga begreppet nationella regler ska förstås, bör det klargöras vad som avses i lagen. Med nationella regler avses i nu aktuellt avseende i järnvägstekniklagen föreskrifter som har antagits enligt det ovan beskrivna särskilt föreskrivna förfarandet för att uppfylla de väsentliga kraven. Det materiella innehållet i de nationella reglerna avser en specificering av de väsentliga kraven. Ett bemyndigande att meddela sådana föreskrifter finns redan i nuvarande lagstiftning och flyttas över till järnvägstekniklagen. Med stöd av bemyndigandet kan även de ovan beskrivna bestämmelserna i direktivet om när och hur nationella regler får antas (artiklarna 13 och 14) genomföras på lägre föreskriftsnivå. I viss utsträckning bör sådana föreskrifter också kunna genomföras med stöd av den s.k. restkompetensen, eftersom de riktar sig till myndighet och därmed inte kräver föreskrifter eller bemyndigande i lag.

11.1.3 Undantag från tillämpningen av TSD

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från tillämpningen av TSD.

Regeringens bedömning: Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD för delsystem utanför det s.k. TEN-nätet om det finns särskilda skäl, bör inte flyttas över till järnvägstekniklagen. Inte heller järnvägslagens bestämmelse att tillsynsmyndigheten får besluta undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver bör flyttas över till järnvägstekniklagen.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning. Enligt förslaget i promemorian ska nuvarande bestämmelse i järnvägslagen att tillsynsmyndigheten får besluta undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver flyttas över till järnvägstekniklagen.

Remissinstanserna: *Trafikverket* är tveksamt till om bestämmelsen som innebär att tillsynsmyndigheten får besluta undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver överensstämmer med den ordning som ska gälla för undantag från TSD. I stället är det, enligt *Trafikverket*, ofta tillsynsmyndigheten som begär undantag från TSD hos Europeiska

kommissionen. *Branschföreningen tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* och *SJ AB* framhåller att det är otydligt hur processen för undantag från TSD ska se ut.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 11 § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att delsystem inte behöver överensstamma med en TSD om det finns särskilda skäl. Ett beslut om undantag ska förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt. Ingår däremot delsystemet i ett transeuropeiskt järnvägssystem, får tillsynsmyndigheten enligt 2 kap. 12 § järnvägslagen besluta om undantag från TSD endast i de fall regeringen föreskriver. Föreskrifterna innebär att regeringen i järnvägsförordningen har genomfört de undantagsmöjligheter från tillämpning av TSD, som medges i EU-rätten.

Vid antagandet av järnvägslagen beslutades att kraven på TSD-anpassning skulle införas på hela det svenska järnvägsnätet och inte enbart för det s.k. TEN-nätet (Trans European Network) för vilket kraven uppställdes i de bakomliggande driftskompatibilitetsdirektiven 96/48/EG om höghastighetståg och 2001/16/EG om konventionella tåg (se prop. 2003/04:123 s. 76 f.). Utgångspunkten för att låta direktivens bestämmelser ange den rättsliga ramen för hela det svenska järnvägssystemet var ambitionen att enhetliga regler om driftskompatibilitet skulle gälla för det svenska järnvägssystemet. Genom en sådan lösning skulle tekniska hinder för en effektiv järnvägsdrift undvikas. Det angavs i propositionen att ställningstagandet också överensstämde med direktivets övergripande målsättningar för det europeiska järnvägssystemet. Samtidigt infördes en möjlighet för tillsynsmyndigheten att i enskilda fall besluta om undantag från TSD-anpassning utanför TEN-nätet om det bedömdes finnas särskilda skäl. Inom TEN-nätet skulle de möjligheter till undantag som framgick av direktiven gälla. Genom det omarbetade direktivet 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen angavs att räckvidden för TSD gradvis skulle utvidgas till att omfatta hela det europeiska järnvägssystemet (artikel 1.4), samtidigt som det öppnades för möjligheten att utvidga kraven på TSD-anpassning genom enskilda TSD. Reglerna om undantagsmöjligheter i järnvägslagen ändrades inte till följd av ändringarna i direktivet. Direktivet innebar därmed endast att området för när tillsynsmyndigheten kunde meddela undantag på grund av särskilda skäl, utan hänsyn till direktivets undantagsmöjligheter, successivt minskade.

Föreslagen ordning

Genom direktiv (EU) 2016/797 har tillämpningsområdet för direktivet och därmed kraven på TSD-anpassning utvidgats till att omfatta hela unionens järnvägssystem som det definieras i bilaga I till direktivet. Inom unionens järnvägssystem kvarstår dock möjligheten för medlemsstaterna eller Europeiska kommissionen att i enskilda fall besluta om undantag från krav

på TSD-anpassning (artikel 7). Det gäller t.ex. när ett delsystem vid tidpunkten för att en TSD ska börja tillämpas befinner sig i ett ”långt framskridet utvecklingsstadium” eller om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätet efter en olycka eller en naturkatastrof tekniskt eller ekonomiskt inte medger att TSD tillämpas. Undantag från TSD kan även medges vid en modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett delsystem, om tillämpningen av TSD skulle hota projektets lönsamhet eller kompatibiliteten i järnvägssystemet.

Artikeln innehåller emellertid relativt omfattande begränsningar i medlemsstaternas möjligheter att utnyttja undantagen. För att t.ex. kunna medge undantag för projekt som befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium när en TSD träder i kraft, ska medlemsstaten inom ett år efter ikraftträdandet till Europeiska kommissionen ha överlämnat en förteckning över alla projekt som är långt framskridna.

Direktivets regler om när det är möjligt att medge undantag från TSD och vilka procedurregler som då ska gälla bör i likhet med vad som gäller enligt järnvägslagen genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag, dvs. i förordning eller myndighetsföreskrifter. Hittillsvarande bestämmelse i järnvägslagen att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver bör inte föras över till järnvägstekniklagen. Det innebär dock ingen skillnad i sak i fråga om de nät som för närvarande ingår i TEN-nätet. Där kommer även i fortsättningen enbart direktivets bestämmelser om undantag från TSD tillämpas. Vidare är egna svenska regler om undantag från TSD efter direktivets utvidgade tillämpningsområde inte längre möjliga. Även bestämmelsen i järnvägslagen om att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD-anpassning utanför TEN-nätet om det finns särskilda skäl, ska därför upphävas utan att föras över till järnvägstekniklagen. I järnvägstekniklagen bör det endast föras in ett bemyndigande som möjliggör reglering av direktivets regler om undantag från TSD på lägre föreskriftsnivå än lag. *Branschföreningen tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar att promemorians förslag till lydelse av bestämmelsen är otydlig och innebär en oklar processtyrning. Genom det föreslagna bemyndigandet möjliggörs en precisering av proceduren på lägre föreskriftsnivå.

11.2 EG-kontroll och EG-försäkrans

11.2.1 EG-kontroll av delsystem

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om EG-kontroll av delsystem ska med vissa justeringar flyttas över till järnvägstekniklagen. Innan en fast installation godkänns för att tas i bruk eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden, ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemen uppfyller de väsentliga kraven enligt TSD och nationella regler.

För krav som framgår av en TSD ska kontrollen utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella

regler ska kontrollen utföras av ett organ som utsetts för detta ändamål (utsett organ). Med kontroll ska likställas kontroll av ett organ som anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Järnvägslagens bestämmelser om EG-kontrollförklaring ska i sak flyttas över till järnvägstekniklagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av TSD eller nationella regler.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås inget särskilt bemyndigande i fråga om granskning av delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller nationella regler.

Remissinstanserna: Framför inga invändningar mot förslaget att det införs regler om utsedda organ. *Trafikverket* har dock invändningar mot förslaget när det gäller tolkning av tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/797 som innebär att den harmoniserade godkännandeprocessen – som ska föregås av EG-kontroll av delsystem – ska tillämpas i större utsträckning än i dag, vilket leder till kostnadsökningar. *Trafikverket* anser också att antalet nya nationella regler bör minimeras.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 9 § järnvägslagen får delsystem tas i bruk endast om de uppfyller kraven om förenlighet med föreskrivna väsentliga krav och TSD (2 kap. 8 § järnvägslagen). Kontrollen av delsystemet och bedömningen av överensstämmelse ska vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Kontrollen kan också utföras av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller Schweiz. Kraven ska anses uppfyllda om den som tar delsystemet i bruk, eller dennes ombud i EES eller i Schweiz, avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring). För krav som framgår av nationella regler finns för närvarande inget krav på oberoende tredjepartsgranskning, utan tillsynsmyndigheten bedömer överensstämmelse i samband med godkännandeprovningen (jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.).

Föreslagen ordning

EG-kontroll och förfarandet för utfärdande av EG-kontrollförklaring regleras i artikel 15 och bilaga IV till direktiv (EU) 2016/797. Av bestämmelserna framgår att det är den sökande som väljer och anlitar ett eller flera organ för bedömning av överensstämmelse för att utföra EG-kontrollen. Uppdraget ska inledas i konstruktionsskedet och pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet av ansökan om godkännande till godkännandemyndigheten. Under kontrollförfarandets gång och innan ett slutgiltigt kontrollintyg har utfärdats är det möjligt för bedömningsorganet att utfärda mellanliggande kontrollintyg. På grundval av kontrollintyget ska den sökande själv därefter utfärda EG-

kontrollförklaringen. Sökanden ska genom denna förklara sig fullt ansvarig för att delsystemet genomgått alla relevanta kontrollförfaranden och uppfyller kraven i tillämplig unionsrätt och eventuella nationella regler. Sökanden ansvarar också för sammanställning av det tekniska underlag som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen (artikel 15.4). EG-kontroll bör begränsas till bedömning av överensstämmelse i förhållande till TSD och nationella regler, som dessa begrepp definieras i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. Det betyder att det för delar av delsystem som i och för sig ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem, men som varken omfattas av reglering i TSD eller i nationella regler, inte uppställs något krav på EG-kontroll (f.n. t.ex. ställverk). För sådana delar av delsystem ska det i stället gälla särskilda krav i godkännandeprovningen, genom vilka den sökande ges en skyldighet att till tillsynsmyndigheten ge in tekniskt underlag som visar att tillämpliga väsentliga krav är uppfyllda (se avsnitt 12.1.1). Om det bedöms nödvändigt, bör dock krav på granskning inför godkännandeprovningen även kunna ställas i fråga om sådana delar av delsystem. Det bör därför i anslutning till övriga regler om granskning inför godkännandeprovningen införas ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav på sådan granskning om det bedöms nödvändigt.

I övrigt bedöms nuvarande bestämmelser i järnväglagen om EG-kontroll av delsystem i förhållande till harmoniserad EU-reglering uppfylla direktivets krav. Bestämmelserna föreslås i sak flyttas över till järnvägstekniklagen. Det betyder att innan en fast installation godkänns för att tas i bruk eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden, ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll. Kontrollen bör i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Tillämpning av denna lagstiftning innebär att anmälda organ utses genom ett ackrediteringsförfarande som handhas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac).

När det gäller kontroll i förhållande till nationella regler är läget annorlunda. Som framgår ovan uppställs för närvarande inget krav på motsvarande oberoende tredjepartsgranskning av ett bedömningsorgan när det gäller nationella regler. Genom direktiv (EU) 2016/797 tydliggörs dock regleringen på denna punkt. Medlemsstaterna ska enligt artikel 15.8 utse de organ som ansvarar för att utföra kontrollförfarandet i förhållande till nationella regler. I järnvägstekniklagen bör det därför föras in en bestämmelse som innebär att delsystems förenlighet med nationella regler innan godkännandeprovningen ska kontrolleras av ett organ som utsetts för detta ändamål. Hur direktivets bestämmelser om utsedda organ ska genomföras, t.ex. vilken instans som ska utse dessa organ och enligt vilket regelverk, behandlas nedan i avsnitt 11.3.1.

Närmare bestämmelser om EG-kontroll, kontrollintyg och EG-kontrollförklaring bör som verkställighetsföreskrifter genomföras på lägre föreskriftsnivå. Nuvarande bemyndigande om EG-kontroll bör därför utgå.

11.2.2 EG-försäkran om komponenter

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att driftskompatibilitetskomponenter ska få släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten i järnvägssystemet uppnås och de uppfyller väsentliga krav som framgår av TSD ska i sak flyttas över till järnvägstekniklagen. Detsamma gäller bestämmelserna om EG-försäkran och intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att nuvarande regel i järnvägslagen kompletteras genom att det ska uppställas krav om att komponenten ska användas inom avsett tillämpningsområde samt installeras och underhållas korrekt. Vidare föreslås att nuvarande bemyndigande om EG-försäkran flyttas över till järnvägstekniklagen

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att bestämmelsen om EG-försäkran ska kompletteras med krav på att en EG-försäkran, för att vara giltig, ska vara publicerad i Europeiska kommissionens databas för EG-försäkran.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 10 § järnvägslagen får en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om den medger att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet uppnås och den uppfyller de väsentliga kraven. Kraven ska anses uppfyllda om tillverkaren, dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz eller den som släpper ut en komponent på marknaden avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med föreskrivna tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). Om regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver det, ska bedömningen av överensstämmelse och lämplighet vara utförd av ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Med bedömning likställs en bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz (jämför prop. 2003/04:123 s. 73 f.).

Föreslagen ordning

Vad som gäller för att få släppa ut driftskompatibilitetskomponenter på marknaden regleras i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelserna överensstämmer i allt väsentligt med hittillsvarande reglering. Bestämmelserna i 2 kap. 10 § järnvägslagen om när driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden flyttas därför i huvudsak oförändrade över till järnvägstekniklagen. Som framgår av redogörelsen ovan anges det i järnvägslagen att en bedömning av överensstämmelse ska vara utförd av ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll om regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskrivit detta. Bakgrunden till

regleringen är att när bestämmelser om TSD skulle införas i svensk rätt så var avsikten att dessa EU-rättsakter skulle genomföras i svensk förordning eller myndighetsföreskrifter. För närvarande beslutas dock TSD i form av direkt tillämpliga EU-förordningar och något genomförande i nationell lagstiftning aktualiseras därför inte. Huruvida det i ett visst fall krävs ett anmält organ för att göra bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för användning av en viss driftskompatibilitetskomponent framgår därför direkt av TSD och inte av svenska föreskrifter. Denna ordning bör framgå av den nya bestämmelsen.

Direktiv (EU) 2016/797 innehåller också bestämmelser om vad som gäller när det upptäcks att driftskompatibilitetskomponenter, trots att de är utsläppta på marknaden och försedda med EG-försäkringen, inte uppfyller kraven. Dessa marknadskontrollregler bör föras in i tillsynsbestämmelserna och föreskrifter meddelade i anslutning till dessa. Utöver dessa övergripande bestämmelser innehåller artiklarna 8–11 i direktiv (EU) 2016/797 mer detaljerade bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter som bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. *Trafikverket* anser att bestämmelsen om EG-försäkringen bör kompletteras med ett förtydligande om att leverantören ska ha låtit publicera EG-försäkringen i Europeiska kommissionens databas för att den ska vara giltig. Ett sådant eventuellt krav bör, om det bedöms förenligt med EU-rätten, emellertid införas på lägre föreskriftsnivå än i lag. Föreskrifter om detta och om vad som i övrigt krävs för att genomföra direktivet i de delar som inte införs i järnvägstekniklagen bör meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Bemyndigandet i järnvägslagen om EG-försäkringen bör därför inte flyttas över till järnvägstekniklagen.

11.3 Organ för bedömning av överensstämmelse

11.3.1 Anmälda och utsedda organ

Regeringens förslag: Anmälda organ ska även fortsättningsvis utses av Swedac enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll.

Tillsynsmyndigheten ska utse s.k. utsedda organ enligt bestämmelser i järnvägstekniklagen och föreskrifter meddelade i anslutning till den lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. Enligt promemorians förslag genomförs dock en större andel av bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/797 om utsedda organ i lagen.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslagen.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Den EU-rättsligt grundade processen för godkännande av fordon och fasta installationer bygger på att ett oberoende tredjepartsorgan kontrollerar att

tekniska regler och krav följs från projektering, och under byggnation fram till ansökan om godkännande. Enligt 2 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen utförs kontroll av delsystem och bedömning av överensstämmelse av organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Detsamma gäller enligt 2 kap. 10 § andra stycket järnvägslagen för kontroll och bedömning av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibiliteten i de fall regeringen eller tillsynsmyndigheten föreskrivit detta. Genom hänvisningen till lagen om ackreditering och teknisk kontroll blir det EU-rättsligt grundade regelverket om ackreditering och teknisk kontroll tillämpligt. Det består, utöver nämnda lag, av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och om upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll samt Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2011:5) om anmälda organ. Enligt 7 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll ska bedömningen av de företag som begär att få bli anmält organ ske genom ett ackrediteringsförfarande.

I järnvägslagen uppställs inget krav på att anlita oberoende tredje-partsorgan för kontroll av delsystem i förhållande till icke-harmoniserade nationella regler. Bedömningen av om järnvägsmateriel uppfyller sådana krav görs i stället av tillsynsmyndigheten i samband med prövning för godkännande. Det förekommer dock, utan att det uppställs krav i lagen, att tillsynsmyndigheten eller den sökande anlitar en oberoende granskare vars bedömningar används vid godkännandeprovningen. I dessa fall avgör tillsynsmyndigheten om den oberoende granskaren ska godkännas för uppdraget i enlighet med bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg. Det gäller krav på kompetens, oberoende och plan för granskningen.

Föreslagen ordning

Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen om att anmälda organ utses av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) bedöms fungera väl och bör inte ändras. Det innebär att företag som har för avsikt att utföra EG-kontroll och bedömning av överensstämmelse av delsystem och komponenter i förhållande till harmoniserade EU-regler (TSD) ansöker hos Swedac som genom ett ackrediteringsförfarande prövar om företaget uppfyller ställda krav på oberoende och kompetens. Efter ackreditering fortsätter Swedac att utöva tillsyn över organet för att säkerställa att kraven kontinuerligt följs. Det anmälda organet betalar en avgift till Swedac för att täcka kostnaderna för ackreditering, tillsyn och bedömning (21 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll).

För att uppfylla kraven i direktiv (EU) 2016/797 bör regler nu införas som innebär att den sökande även ska anlita ett s.k. utsett organ för kontroll och bedömning av överensstämmelse i förhållande till icke-harmoniserade nationella regler (artikel 15.8). Det blir alltså ytterligare ett organ som ska anlitas av den sökande för att utföra EG-kontroll. Även utsedda organ ska vara oberoende tredje-partsorgan. Det uppställs i direktivet inte något obligatoriskt krav på att de ska vara ackrediterade, utan detta överläts till medlemsstaterna att avgöra. Det kan konstateras att

regelverket som omgärdar utsedda organ i direktivet är något mer begränsat än det som gäller för anmälda organ (jämför artiklarna 27–45). Framför allt är antalet nationella regler som dessa organ ska göra en bedömning av överensstämmelse gentemot betydligt färre än de EU-harmoniserade regler i form av TSD som anmälda organ ska kontrollera överensstämmelse gentemot.

Fråga är vilken instans som bör utse dessa organ och utföra uppgiften som s.k. anmälande myndighet (artiklarna 27–29) i förhållande till dessa. En utgångspunkt bör vara att kostnaderna för aktörerna i järnvägsbranschen så långt möjligt hålls nere samtidigt som kvaliteten upprätthålls. Avgörande för detta är i sin tur att kostnaderna och förutsättningarna i övrigt för de företag som är intresserade av att bli utsedda organ är gynnsamma. Det kan förväntas innebära att fler företag är intresserade av att bli utsett organ och att det därmed kan uppstå en fungerande marknad som kan bidra till att kostnader och handläggningstider för de sökande hålls nere.

I artikel 28 i direktiv (EU) 2016/797 uppställs krav på anmälande myndigheter. De ska inrättas så att intressekonflikt i förhållande till organ för bedömning av överensstämmelse undviks och ska vara organiserade på ett sätt som säkerställer objektivitet och opartiskhet. Till detta kommer att de anmälande myndigheterna ska organiseras på ett sätt som säkerställer att de personer hos myndigheten som har gjort bedömningen av om ett visst organ uppfyller kraven inte är med och fattar beslut som rör organet. Anmälande myndigheter får vidare inte utföra sådan verksamhet som utförs av organ för bedömning av överensstämmelse och får inte heller erbjuda eller utföra konsulttjänster på kommersiell eller konkurrensmässig grund. De anmälande myndigheterna måste också kunna skydda konfidentiell information och ha tillräckligt mycket personal med den kompetens som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter.

Tillsynsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, bedöms uppfylla de krav som ställs på anmälande myndigheter. Ytterligare skäl som talar för att lägga uppgiften att bedöma och godkänna utsedda organ på tillsynsmyndigheten är bl.a. att tillsynsmyndigheten redan i dag utför uppgiften i förhållande till s.k. oberoende granskare och även i fortsättningen kommer att utföra denna uppgift i fråga om fordon och infrastruktur som inte omfattas av kraven i direktiv (EU) 2016/797. Vidare har det inte framkommit några uppgifter som tyder på att processen för godkännande av infrastruktur och fordon i dag inte skulle fungera eller att den skulle leda till säkerhetsbrister. Det finns därför inga bakomliggande omständigheter som talar för att en nyordning bör inrättas. Till detta kan läggas att det i lagen om ackreditering och teknisk kontroll anges att den tillämpas för organ som anmäls för uppgifter som avser bedömning av överensstämmelse med harmoniserad unionslagstiftning. Här är det i stället fråga om bedömning av överensstämmelse med nationella regler. Även om det inte finns något som hindrar att uppställa krav på ackreditering även för dem som ska utföra bedömning av överensstämmelse i förhållande till nationell lagstiftning, skulle en sådan ordning innebära mer långtgående krav än vad som framgår av EUrättsakterna på järnvägsområdet och vad som förutsätts enligt regelverket om ackreditering och teknisk kontroll.

Bedömningen görs därför att uppgiften att utse utsedda organ bör läggas på tillsynsmyndigheten, som också bör sköta uppgiften som anmälände myndighet enligt artiklarna 27–29 i direktiv (EU) 2016/797 i förhållande till dessa organ. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för godkännande som ett anmält eller utsett organ. Det gäller t.ex. krav på organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och förfaranden, insyn, ekonomi, ansvarsförsäkring, personal, sekretess, objektivitet, opartiskhet och oberoende. Bemyndigandet bör i första hand användas för att genomföra de delar av direktiv (EU) 2016/797 som inte genomförs i lag. Det gäller t.ex. bestämmelserna om krav för att bli ett anmält eller utsett organ. När det gäller anmälda organ, som även fortsatt ska ackrediteras av Swedac, avser bemyndigandet möjlighet att meddela föreskrifter i den mån reglerna i bakomliggande EU-rättsliga järnvägsdirektiv skiljer sig åt från eller går utöver vad som gäller för anmälda organ enligt det generella regelverket om ackreditering och teknisk kontroll.

Detta innebär sammanfattningsvis att tillsynsmyndighetens uppgift att inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av den som ansöker om att bli utsett organ kommer att framgå av föreskrifter på lägre föreskriftsnivå än lag. Detsamma gäller för tillsynsmyndighetens skyldighet att på ansökan besluta om att utse organ som uppfyller föreskrivna krav och att underrätta Europeiska kommissionen och medlemsstaterna inom EES samt Schweiz om vilka organ som myndigheten har beslutat att utse.

Tillsynsmyndighetens roll i fråga om tillsyn över utsedda organ behandlas i avsnitt 17.7.3

11.3.2 Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Om ett anmält eller utsett organ, efter det att ett kontrollintyg har utfärdats, konstaterar att delsystemet inte längre uppfyller kraven i TSD eller nationella regler, ska organet av den som har anlitat det begära att lämpliga åtgärder vidtas så att kraven uppfylls. Om sådana åtgärder inte vidtas, ska organet vid behov begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla kontrollintyget.

Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ ska till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll eller bedömning av överensstämmelse eller lämplighet ska ha rätt att av den som har anlitat organet, i den utsträckning som behövs för att kunna utföra uppdraget, få tillträde till lokaler och platser, fordon och annan materiel och tillgång till handlingar och dokument.

Personal vid ett anmält eller utsett organ ska inte obehörigen få föra vidare eller utnyttja uppgifter om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden som den som har anlitat organet tillhandahåller eller som personalen på annat sätt får tillgång till i samband med uppdraget. Tystnadsplikten ska dock inte gälla i förhållande till

tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter och motsvarande myndigheter i annan stat inom EES eller i Schweiz. I det allmännas verksamhet ska offentlighets- och sekretesslagen tillämpas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Enligt promemorians förslag genomförs en större andel av bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/797 om utsedda organ i lagen. I promemorian föreslås ett bemyndigande som innebär att den sökandes skyldighet att rapportera förändringar i delsystem som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg ska regleras på lägre föreskriftsnivå.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att bemyndigandet, som innebär en möjlighet att föreskriva om en skyldighet för den som har anlitat ett anmält eller utsett organ att rapportera uppgifter till det anmälda organet, avser en skyldighet mellan enskilda som därför enligt 8 kap. regeringsformen måste föreskrivas genom lag. *Jernhusen AB* ser en risk för att organ kontrollerar en viss aktör med för täta intervall och att kostnaden för dessa kontroller belastar aktören.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

I hittillsvarande järnvägslag uppställs krav på EG-kontroll av delsystem endast i förhållande till harmoniserade EU-krav, dvs. TSD. För detta ändamål ska den sökande anlita ett organ som anmälts för att utföra sådan kontroll enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Regleringen innebär att Swedac genom ett ackrediteringsförfarande utser och anmäler sådana organ till Europeiska kommissionen och övriga medlemsstater. Det anmälda organet blir skyldigt att följa de allmänna kraven på ackrediterade anmälda organ och underställs Swedacs tillsyn. Några särskilda regler om de anmälda organens skyldigheter, utöver att de enligt 2 kap. 9 och 10 §§ järnvägslagen ska utföra kontroll av delsystem i förhållande till kraven i TSD, uppställs inte i järnvägslagstiftningen.

Föreslagen ordning

Enligt nu framlagda förslag ska EG-kontroll av delsystem utföras av anmälda organ i förhållande till harmoniserad EU-lagstiftning och av utsedda organ i förhållande till nationella regler. Om kontrollen visar att kraven är uppfyllda, ska ett kontrollintyg utfärdas. I direktiv (EU) 2016/797 finns dock även bestämmelser om bedömningsorganens skyldigheter och befogenheter under kontrolluppdraget.

Det gäller i första hand bestämmelser i artiklarna 30.5 och 41 samt bilaga IV punkt 2.5 till direktiv (EU) 2016/797. Dessa skyldigheter och befogenheter bör i grundläggande delar regleras i järnvägstekniklagen, medan de mer detaljerade reglerna om krav på dessa organ bör genomföras på lägre föreskriftsnivå.

I kontrolluppdraget ingår att utföra fortlöpande kontroller för att försäkra sig om att delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna

överensstämmer med tillämpliga TSD och nationella regler. Om det vid en sådan kontroll konstateras att kraven i tillämpliga TSD eller nationella regler inte följs, ska det anmälda eller utsedda organet begära att korrigerande åtgärder vidtas. Ett EG-kontrollintyg ska inte utfärdas förrän tillräckliga åtgärder har vidtagits av den som anlitat organet. Detta får anses underförstått och någon särskild reglering av det bedöms inte behövas i lagen. Det bör i stället genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen.

Däremot bör direktivets regler om vad som gäller om det efter det att ett kontrollintyg har utfärdats konstateras att ett delsystem inte överensstämmer med TSD eller nationella regler, regleras i järnvägstekniklagen. Då ska det anmälda eller utsedda organet begära att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas. Om sådana åtgärder trots begäran inte vidtas, får det anmälda eller utsedda organet vid behov begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget. Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ bör också, som *Transportstyrelsen* påpekar, genom reglering i lagen ges en skyldighet att till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Vidare bör ett anmält eller utsett organ ha rätt att av den sökande få tillträde till alla lokaler och platser, materiel och fordon som behövs för att utföra kontrollen. Detsamma gäller tillgång till alla handlingar och dokument som behövs för att utföra kontrollen. *Jernhusen AB* ser en risk för att sådana kontroller kommer att utföras med alltför täta intervall eftersom det är den som blir kontrollerad som ska betala för kontrollerna.

Det är angeläget att kontroller inte utförs av anmälda och utsedda organ i större omfattning än vad som krävs för dem att utföra uppdraget. Swedac föreslås även fortsättningsvis utöva tillsyn över anmälda organ och tillsynsmyndigheten föreslås nu få utöva tillsyn över utsedda organ (se avsnitt 17.7.3). Utöver det förhållandet att anmälda och utsedda organ sluter avtal med dem som anlitar deras tjänster, kan tillsynsmyndigheten underrättas om organen bedöms gå utöver sina skyldigheter enligt lagen.

Avslutningsvis bör det i lagen också regleras att personalen hos de anmälda eller utsedda organen har tystnadsplikt (artikel 30.5). En tystnadsplikt innebär en viss inskränkning i den grundlagsfästa yttrandefriheten. Det är här fråga om genomförande av direktiv och bedömningar i proportionalitetshänseende har gjorts i samband med framtagande av direktivet. Det framstår också som en rimlig avvägning mellan motstående intressen här har skett (jämför avsnitt 13.2.2). Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med EG-kontroll eller EG-försäkran tillhandahåller om sina affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden eller som personalen på annat sätt får tillgång till i samband med kontrolluppdraget. Av direktivet framgår särskilt att immateriella rättigheter ska skyddas.

Tystnadsplikten bör dock inte gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ i Sverige, inom EU eller i ett annat land inom EES eller i Schweiz. Det kan t.ex. förekomma att bedömningsorgan är inblandade i kontroll av samma eller angränsande delsystem för att säkerställa säkerhet och driftskompatibilitet och begränsa kostnaderna. Myndigheter i flera länder

kan då involveras och bör då ha möjlighet att samarbeta och utbyta information. För de enskilda bedömningsorganen, som ofta är enskilda företag och alltså inte har status av myndigheter, bör i sådana situationer i stället saken regleras mellan den sökande och det anlitate organet. Den som har anlitat ett bedömningsorgan kan alltid medge att viss information delas, t.ex. genom ett avtal mellan parterna. Det blir i sådana situationer inte fråga om ett obehörigt röjande av uppgift och lagens bestämmelse om tystnadsplikt aktualiseras inte. Regeln om tystnadsplikt bör inte förenas med sanktioner enligt järnvägstekniklagen, vilket innebär att den allmänna bestämmelsen om brott mot tystnadsplikt i 20 kap. 3 § brottsbalken blir tillämplig. Av denna straffbestämmelse framgår att den som röjer en uppgift som denne är skyldig att hemlighålla enligt lag eller annan författning eller olovligen utnyttjar sådan hemlighet döms för brott mot tystnadsplikt till böter eller fängelse i högst ett år. Om gärningen emellertid begås av oaksamhet, kan endast böter komma i fråga och i fall som bedöms ringa, ska det inte alls dömas till ansvar.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) i stället för bestämmelsen om tystnadsplikt.

Direktivets övriga bestämmelser om utsedda och anmälda organs skyldigheter och befogenheter bör införas på lägre föreskriftsnivå. Det kan t.ex. handla om bedömningsorgans skyldighet att samarbeta med varandra om flera organ är inblandade i kontroll av samma eller angränsande delsystem. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför ges bemyndigande att meddela föreskrifter om anmälda och utsedda organs skyldigheter. Som Transportstyrelsen har påpekat kan sådana föreskrifter enbart avse offentlighetsrättsliga krav, t.ex. i fråga om hur kontrollförfarandet ska gå till för att uppfylla kraven för att ligga till grund för den efterföljande godkännandeprocessen. Någon möjlighet att på lägre föreskriftsnivå än lag reglera vad som ska gälla i förhållandet mellan enskilda finns inte.

12 Godkännande enligt järnvägstekniklagen

12.1 Godkännande av fasta installationer

12.1.1 Grundläggande krav för godkännande

Regeringens förslag: Bestämmelserna i järnvägslagen om godkännande för ibruktagande ska i sak, med vissa kompletteringar, föras in i järnvägstekniklagen. Fasta installationer ska få tas i bruk endast om de uppfyller de i TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga kraven och efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Ett godkännande av en fast installation ska beviljas om sökanden

- ger in EG-kontrollförklaringar tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,
- visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras med,
- visar att integrationen av delsystemen är säker, och

– när det gäller utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS-utrustning), kan visa att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat förhandsgodkännande.

För delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller nationella regler (och som därmed inte omfattas av EG-kontroll) ska sökanden ge in tekniskt underlag som visar att tillämpliga väsentliga krav är uppfyllda.

Ett godkännande ska få förenas med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fasta installationer och om de krav som ska gälla i stället.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian finns ingen reglering av vad som gäller för delar av delsystem som varken omfattas av TSD eller av nationella regler och som därmed inte omfattas av krav på EG-kontroll.

Remissinstanserna: *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* anser att den harmoniserade godkännandeprocessen genom förslagen i promemorian kan få mer långtgående tillämpning än vad som avsetts i direktivet och att detta avsevärt kan fördyra processen för godkännande av främst delar av delsystem som i dag varken omfattas av TSD eller av sådana nationella regler som avses i direktivet. Det gäller t.ex. godkännande av signalställverk. Även *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* anser att ställverk bör uteslutas från järnvägstekniklagens tillämpning. *Trafikverket* anser vidare att begreppet ”sökande” ska definieras i lagen för att förtydliga om exempelvis en av infrastrukturförvaltaren anlita underhållsentreprenör kan vara sökande. *Trafikverket* ifrågasätter också på vilket sätt uppgifter i det nationella infrastrukturregistret skulle vara sammankopplat med godkännande av fasta installationer. *Transportstyrelsen* anser att det redan av lagen ska framgå att den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA ska användas vid bedömning av säker integration av delsystem.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt nuvarande ordning provas alla strukturella delsystem för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Det gäller både delsystem som ingår i fasta installationer, dvs. infrastruktur, och fordon. Godkännande för ibruktage beviljas om delsystemet vid genomgången EG-kontroll och på grundval av EG-kontrollförklaring visat sig uppfylla de väsentliga kraven och överensstämmer med föreskrivna TSD. Kraven gäller dock endast för delsystem som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Generellt undantagna från dessa krav är, enligt 2 kap. 7 § andra stycket järnvägslagen, också infrastruktur vid fristående järnvägsnät. För delsystem som inte omfattas av driftskompatibilitetskraven gäller dels det grundläggande säkerhetskravet enligt 2 kap. 1 § järnvägslagen att järnvägsinfrastruktur

och annan materiel i järnvägssystemet ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs, dels föreskrifter meddelade i anslutning till den paragrafen. Godkännande av delsystem får förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt (jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f.). För bedömning av säker integration av strukturella delsystem i järnvägssystemet tillämpas kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (CSM-RA).

Föreslagen ordning

Godkännande av fasta installationer regleras i artikel 18 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelserna innehåller inga nyheter av principiell natur. För att en fast installation ska få tas i bruk ska den uppfylla väsentliga krav och ha godkänts av den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där installationen är belägen. Med fasta installationer avses installationer som kan hänföras till något av de markbaserade delsystemen, dvs. infrastruktur, energi eller markbaserad trafikstyrning och signalering (artikel 18.1). Dessa delsystem motsvarar i stort begreppet järnvägsinfrastruktur enligt järnvägslagen, som innefattar spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafiklednings- och elförsörjningsanläggningar samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Även om direktivet inte är helt konsekvent när det gäller vad som ska godkännas för ibruktagande – i vissa bestämmelser anges godkännande av fasta installationer och i andra bestämmelser godkännande av de delsystem som den fasta installationen består av – bör i den svenska lagen endast anges godkännande för ibruktagande av fasta installationer. Det överensstämmer med vad som gäller för fordon, där det är fordonet som godkänns för att släppas ut på marknaden och inte delsystemen. Det innebär att i järnvägstekniklagen kommer de materiella kraven för delsystem att uppställas i 2 kap., där det fastställs att dessa ska överensstämma med de i TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga kraven (se avsnitt 11.1.2) samt bli föremål för EG-kontroll och EG-kontrollförklaring. Denna ska i sin tur ska ligga till grund för här aktuell prövning av godkännande för ibruktagande. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* påpekar också att det finns delar av delsystem, t.ex. signalställverk, som varken omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i direktivet. Skälet för att harmoniserade krav saknas får förutsättas vara att sådana delar av delsystem inte har betydelse för att uppnå driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

Eftersom kraven på EG-kontroll enligt direktivet gäller bedömning av överensstämmelse med TSD eller nationella regler, blir sådana delar av delsystem inte heller föremål för EG-kontroll. Någon EG-kontrollförklaring som innefattar en försäkran om genomgången EG-kontroll kan därför inte uppvisas i godkännandeprovningen hos tillsynsmyndigheten. I stället bör det i lagen anges att det för sådana delar av delsystem räcker med att presentera tekniskt underlag som visar att föreskrivna väsentliga krav är uppfyllda. Vilka krav som ska ställas på ett

sådant underlag och om det ska krävas oberoende tredjepartsgranskning, bör föreskrivas på lägre föreskriftsnivå än lag. Det finns inget som hindrar att nuvarande ordning tillämpas, om denna ordning fortsatt bedöms ändamålsenlig och förenlig med den föreslagna regleringen. Även vid bedömning av om delar av delsystem som varken omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/797 kan integreras på ett säkert sätt i järnvägssystemet, tillämpas den generellt och direkt tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA, förordning (EU) nr 402/2013.

I likhet med vad som gäller enligt hittillsvarande 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen bör det uttryckligen anges att tillsynsmyndighetens godkännande får förenas med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet i järnvägssystemet.

En sökande som önskar få en fast installation godkänd ska lämna in en begäran om godkännande till tillsynsmyndigheten. *Trafikverket* efterfrågar ett förtydligande av vilka som kan vara sökande i sådana ärenden. Som *Trafikverket* konstaterar är definitionen av sökande i artikel 2.22 i direktiv (EU) 2016/797 vid och omfattar juridiska eller fysiska personer som begär ett godkännande, oavsett om det rör sig om ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller någon annan, t.ex. tillverkaren, en ägare eller en fordonsinnehavare. Avsikten tycks vara att de som förfogar över fordon eller fasta installationer på ett sådant sätt att de har EG-kontrollförklaringar och övriga upplysningar som krävs i fråga om fordonet eller den fasta installationen och de delsystem som dessa ska integreras i, kan agera som sökande. Någon precisering och inskränkning i lagen av vilka som kan agera som sökande har därför inte ansetts behövlig.

Ansökan ska åtföljas av ett omfattande underlag. Det gäller för det första EG-kontrollförklaringar för de delsystem som den fasta installationen består av och tillräckligt tekniskt underlag till dessa. Tillsynsmyndigheten avgör om underlaget uppfyller kraven för godkännande. Den sökande ska visa att de delsystem som den fasta installationen består av är tekniskt kompatibla med det eller de delsystem som de ska integreras i. Huruvida detta rekvisit är uppfyllt ska fastställas på grundval av tillämpliga TSD, nationella regler och uppgifter i relevanta register (artikel 18.4 c).

Trafikverket ifrågasätter att infrastrukturregistret skulle kunna användas i detta syfte. Direktivets reglering av vilka regler och vilken information som ska ligga till grund för myndighetens prövning bör genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Det faktum att direktivet talar om att uppgifter ska hämtas från relevant register, innebär att det endast är register som innehåller relevanta uppgifter för godkännandet som ska beaktas.

Härutöver ska sökanden visa att integrationen av delsystemet uppfyller kraven på säkerhet. Även detta ska fastställas på grundval av tillämpliga TSD och nationella regler, men också på grundval av gemensamma säkerhetsmetoder enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798, i första hand säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA, förordning (EU) nr 402/2013. Någon hänvisning till denna direkt tillämpliga förordning i järnvägstekniklagen som *Transportstyrelsen* föreslår bedöms dock inte behövas.

Den mest betydande nyheten när det gäller godkännande av fasta installationer får anses vara krav på förhandsgodkännande från ERA för installationer som innefattar det europeiska trafikstyrningssystemet för

järnväg, ERTMS. Det pågår inom EU sedan ett antal år tillbaka ett arbete med att införa ERTMS. ERA har i detta arbete fått ett särskilt uppdrag att säkerställa en samordnad utveckling inom unionen (artiklarna 28–32 i förordningen (EU) 2016/796). Medlemsstaterna har upprättat genomförandeplaner till TSD Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet, som innehåller kraven på ERTMS, där datum fastställs för anpassning till det nya trafikstyrningssystemet för olika sträckor på järnvägsnätet. Utöver dessa nationella genomförandeplaner har Europeiska kommissionen också beslutat om en europeisk genomförandeplan för ERTMS (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 av den 5 januari 2017 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg). Syftet med den europeiska genomförandeplanen anges vara att denna tillsammans med de nationella planerna ska kunna användas av dem som har fordon som är utrustade med ERTMS-utrustning för att de ska kunna planera sin verksamhet genom att se på vilka sträckor som ERTMS är i funktion.

Utöver dessa genomförandeplaner anges i artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797 att ERA ska säkerställa ett harmoniserat införande av ERTMS i unionen. En nyhet är därför krav på förhandsgodkännande från ERA innan den nationella säkerhetsmyndigheten får godkänna en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning. Förhandsgodkännandet ska ske i ett tidigt skede av planeringen, innan inbjudan att lämna anbud på att utföra projektet har gjorts. ERA ska vid granskningen kontrollera att de planerade tekniska lösningarna överensstämmer med tillämpliga TSD och är driftkompatibla. Den sökande ska till ERA, via den s.k. one-stop-shop (ett informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796) lämna in en begäran om förhandsgodkännande tillsammans med tekniskt underlag. Av direktivet framgår att begäran kan avse ett enskilt ERTMS-projekt, en kombination av projekt, en linje, en grupp av linjer eller ett helt järnvägsnät. Sammanfattningsvis bör det i järnvägstekniklagen införas krav på ERA:s förhandsgodkännande för att tillsynsmyndigheten ska kunna godkänna en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning.

Direktiv (EU) 2016/797 innehåller också förhållandevis detaljerade bestämmelser om hur nationella säkerhetsmyndighetens godkännandeprovning ska gå till. Dessa och övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om godkännande av fasta installationer bör som verkställighetsföreskrifter till lagen, eller med stöd av den s.k. restkompetensen, genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Regler om förfarandet och tidsfrister bör föras in i förordning och kommer då att gälla framför motsvarande allmänna regler i förvaltningslagen.

Ett bemyndigande bör införas i anslutning till järnvägstekniklagens kapitel om godkännande av fasta installationer (3 kap.). Det gäller möjligheten för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från lagens krav på godkännande av en fast installation samt regler om vad som då ska gälla i stället. Genom ett sådant bemyndigande skapas möjlighet för viss flexibilitet i regelverket. Det är svårt att förutse alla situationer som kan uppkomma. Ett motsvarande bemyndigande finns för närvarande också i järnvägslagen (2 kap. 25 § 7).

12.1.2 Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer

Regeringens förslag: Bestämmelserna i järnvägslagen om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation ska i sak, med vissa kompletteringar, föras in i järnvägstekniklagen. När en fast installation som har godkänts för att tas i bruk moderniseras eller byggs om ska ett nytt godkännande krävas om

– den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,

– det krävs i TSD eller i en nationell genomförandeplan till TSD, eller

– det efter godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats, att ett nytt godkännande krävs.

Sökanden ska ge in underlag som beskriver moderniseringen eller ombyggnationen till tillsynsmyndigheten, som ska besluta om ett nytt godkännande ska krävas. Om den fasta installationen innehåller ERTMS-utrustning, ska beslutet fattas efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. Förslaget i promemorian innehåller dock även en definition av begreppen modernisering och ombyggnation samt bemyndigande.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att förslaget som innebär att ett nytt godkännande ska krävas om att det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar enligt vilka godkännandet har beviljats, i praktiken innebär att alla ändringar av en fast installation kommer att kräva ett nytt godkännande, vilket kommer medföra att godkännandehanteringens blir mer omfattande än den är i dag. *Trafikverket* föreslår att skrivningen ses över. När det gäller föreslagna definitioner av begreppen modernisering och ombyggnation anser *Trafikverket* att de inte överensstämmer med hur det fungerar i dag. *Trafikverket* anser också att regleringen ska vara densamma som för fordon när det gäller vem som ska pröva om ett nytt godkännande krävs vid en modernisering eller ombyggnation. *Transportstyrelsen* anser att regleringen, för att överensstämma med direktivet, bör kompletteras med ett rekvisit om att krav på nytt godkännande också kan framgå av en genomförandeplan till en TSD.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 13 a § järnvägslagen ska, när ett godkänt delsystem moderniseras eller byggs om, en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten. Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas negativt, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller om tillsynsmyndigheten bedömer att det planerade arbetet är av sådan omfattning att det krävs ett nytt godkännande för att delsystemet ska få tas i bruk. Om det krävs ett nytt godkännande enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen, ska tillsynsmyndigheten

enligt 2 kap. 14 c § järnvägsförordningen besluta i vilken utsträckning TSD ska tillämpas. Om tillsynsmyndigheten beslutar att inte tillämpa en TSD, ska detta anmälas till Europeiska kommissionen. Anmälan ska innehålla ett underlag med uppgifter om skälen för att TSD inte tillämpas fullt ut, vilka tekniska krav tillsynsmyndigheten i stället avser att ställa på delsystemet och vilket organ som ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet (jämför prop. 2006/07:45 s. 71 f.).

Föreslagen ordning

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer regleras i artikel 18.6 i direktiv (EU) 2016/797. I stort överensstämmer bestämmelsen med vad som gäller enligt tidigare direktiv. Det betyder att när en fast installation ska moderniseras eller byggas om, ska sökanden lämna in ett underlag som beskriver projektet till den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten). Tillsynsmyndigheten ska därefter granska underlaget och besluta om det ska krävas ett nytt godkännande. En nyhet är att i de fall det är fråga om ett markbaserat ERTMS-projekt ska granskningen av underlaget ske i samarbete med ERA. *Trafikverket* ifrågasätter varför motsvarande reglering för fordon ser annorlunda ut genom att den sökande där på egen hand ska avgöra om ett nytt godkännande krävs och först då lämna in en ansökan. Det kan konstateras att olikheterna i förfarandet följer av direktivet. I praktiken torde dock skillnaderna inte vara så stora. Det görs även för fasta installationer från sökandens sida en bedömning av om det är fråga om en modernisering eller ombyggnation innan underlag skickas in till myndigheten för bedömning. Och för fordon har tillsynsmyndigheten möjlighet att i efterhand tillsynsvägen ingripa om bedömningen görs att moderniseringen eller ombyggnationen borde ha föregåtts av en ansökan om nytt godkännande. *Trafikverket* har också invändningar mot promemoriens förslag på definitioner av begreppen modernisering och ombyggnation, som hämtats från direktivet. Det kan konstateras att det i järnvägslagen saknas definitioner av dessa begrepp, trots att begreppen används även där. Bedömningen görs att om definitioner av dessa begrepp ska föras in i den svenska regleringen, bör dessa dessförinnan övervägas ytterligare och föras in på lägre föreskriftsnivå än lag.

Huruvida det ska krävas nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation ska avgöras utifrån ett antal kriterier. I likhet med nuvarande reglering ska ett nytt godkännande krävas om den övergripande säkerhetsnivån för berörda delsystem kan påverkas negativt av det planerade arbetet. Vidare kan det framgå direkt av tillämplig TSD att en modernisering eller ombyggnation av ett visst slag ska föranleda krav på nytt godkännande. Som *Transportstyrelsen* framför bör bestämmelsen för att fullt ut genomföra direktivet kompletteras med ett rekvisit om att krav på nytt godkännande även kan framgå av en genomförandeplan till en TSD för att överensstämja med artikel 18.6c i direktiv (EU) 2016/797. Slutligen ska det krävas nytt godkännande om det sedan godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats att ett nytt godkännande krävs (enligt direktivet "ändringar av värdena för de parametrar utifrån vilka godkännandet redan beviljats").

Som *Trafikverket* framhåller skulle detta rekvisit kunna tolkas vitt och då innebära att kraven på förnyade godkännanden ökar. Avsikten är dock inte att det ska krävas nytt godkännande i fler fall än vad som är fallet i dag.

Sammanfattningsvis bör järnvägslagens bestämmelse om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation flyttas över till järnvägstekniklagen. Direktivets mer detaljerade bestämmelser om nytt godkännande vid modernisering och ombyggnation bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen.

12.1.3 Tillfälliga godkännanden

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska, om kraven på säkerhet är uppfyllda, få bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande är uppfyllda.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även att bestämmelsen om tillfälligt godkännande förenas med ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt ett bemyndigande i hittillsvarande 2 kap. 25 § 7 järnvägslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om godkännande av delsystem enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Bemyndigandet har förts vidare till Transportstyrelsen som i 3 § Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg har infört bestämmelser om begränsat godkännande. Bestämmelsen innebär att om prover i driftsmiljö och erfarenhet av drift behövs för att visa att ett delsystem uppfyller kraven i järnvägslagen, kan delsystem godkännas för begränsad tid och på föreskrivna villkor.

Föreslagen ordning

Godkännande för ibruktage av fasta installationer regleras i artiklarna 18 och 19 i direktiv (EU) 2016/797. Till skillnad från vad som gäller enligt bestämmelserna om godkännande av fordon i direktivet saknas för fasta installationer föreskrifter om tillfälligt godkännande för att utföra praktiska kontroller på järnvägsnätet (jämför artikel 21.3 sista stycket). Som framgår av redogörelsen för nuvarande ordning ovan finns emellertid i dag möjligheter att meddela s.k. begränsat godkännande för delsystem generellt, dvs. även delsystem som är att hänföra till en fast installation. Transportstyrelsen framhåller att det är av stor vikt att myndigheten även fortsatt har möjlighet att meddela godkännanden innan det slutliga godkännandet beviljas. Enligt Transportstyrelsen är det inte ovanligt att en utbyggnad av fasta installationer sker etappvis. Som exempel nämns Trafikverkets kommande installation av ERTMS på Södra stambanan. Om det inte vore möjligt att utfärda tillfälliga godkännanden, skulle det bli nödvändigt att stänga hela banan för trafik under flera månader för att

utrusta en begränsad sträcka på banan med ERTMS. En etappvis utbyggnad förutsätts också ske enligt bestämmelser i enskilda TSD. Till exempel framgår av TSD Energi (se bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 artikel 7.3.2), som reglerar ombyggnad och modernisering av kontaktledningar eller banmatningssystem, att ”Det är möjligt att gradvis ändra hela eller delar av kontaktledningen och/eller banmatningssystemet – del för del – under en längre tid för att uppnå överensstämmelse med denna TSD. Överensstämmelse för hela delsystemet kan dock endast fastställas när alla delar i ett komplett linjeavsnitt överensstämmer med TSD:n”. Enligt Transportstyrelsen förekommer det också i vissa medlemsländer att infrastrukturförvaltaren godkänner trafik med passagerare under eget ansvar i avvaktan på myndighetens slutgodkännande.

Sammanfattningsvis görs mot denna bakgrund bedömningen att tillfälliga godkännanden för ibruktagande av fasta installationer även fortsättningsvis bör få utfärdas av Transportstyrelsen, under förutsättning att nödvändiga krav på säkerhet kan säkerställas. De tillfälliga godkännandena bör därför i likhet med slutliga godkännanden få förenas med de villkor om säkerhet och driftskompatibilitet som behövs. Närmare bestämmelser om tillfälliga godkännanden, t.ex. vilka krav på säkerhet som uppställs, kan meddelas som verkställighetsföreskrifter. Något särskilt sådant bemyndigande som föreslås i promemorian behövs därför inte.

12.2 Godkännande av fordon

12.2.1 Bakgrund

<p>Regeringens förslag: Direktivets reglering om fordonsgodkännanden ska i övergripande delar genomföras i den nya järnvägstekniklagen.</p>
--

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: För fordonsgodkännanden införs en rad nyheter genom direktiv (EU) 2016/797. I skälen i ingressen till direktivet anges att för att bidra till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och skapa billigare och snabbare godkännandeförfaranden och ökad järnvägssäkerhet är det lämpligt att effektivisera och harmonisera förfarandena för godkännande på unionsnivå. En nyhet är därför att ERA ska pröva och utfärda godkännanden. När fordonets område för användning är begränsat till järnvägsnät inom en medlemsstat, ska dock sökanden även i fortsättningen ha möjlighet att låta den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten pröva godkännandet. Godkännande att släppa ut fordon på marknaden regleras i huvudsak i artikel 21 i direktivet. I artiklarna 24 och 25 finns bestämmelser om typgodkännanden. Direktivets reglering föreslås i övergripande delar genomföras i den nya järnvägstekniklagen. Därtill kommer ett par EU-förordningar att få stor betydelse vid prövning av godkännandebegäranden. Det gäller för närvarande förordning (EU) 2016/796, den s.k. ERA-förordningen, som reglerar ERA:s befogenheter

och uppgifter samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon, den s.k. PAVA. Avsikten är att genomförandeförordningen ska kompletteras med mer detaljerade riktlinjer från ERA om tolkning och tillämpning av bestämmelserna.

12.2.2 Grundläggande krav för att fordon ska få släppas ut på marknaden och prövningsinstanser

Regeringens förslag: Förfarandet för godkännande av fordon ska ändras. Fordon ska få släppas ut på marknaden endast om de uppfyller kraven i TSD och i nationella regler föreskrivna väsentliga krav samt efter godkännande av tillsynsmyndigheten eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ett godkännande ska gälla för ett visst område (område för användning).

Ett godkännande ska prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från krav på godkännande och om de krav som ska gälla i stället.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även att bestämmelsen om godkännande av fordon förenas med ett bemyndigande.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* anser att förslaget inte är tillräckligt tydligt i fråga om hur det är tänkt att fungera med existerande fordon. Även *SJ AB* anser att redan godkända fordon som ska byggas om eller vars användningsområde ska ändras utgör ett särskilt problem. Järnvägsfordon har en lång livslängd och de nya direktiven saknar, enligt *SJ AB*, svar på hur processen ska se ut när sådana fordon ska byggas om eller området för användning ska ändras.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt nuvarande ordning godkänns delsystem för att få tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Det gäller både delsystem som kan hänföras till fasta installationer och sådana som kan hänföras till fordon. Det finns också särskilda regler om fordonsgodkännanden i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen. Även dessa bestämmelser hänför sig dock till grundbestämmelsen om krav på tillsynsmyndighetens godkännande av att ta i bruk de delsystem som fordonet består av (jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f.).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får enligt 2 kap. 25 § 7 järnvägslagen meddela föreskrifter om godkännande enligt 2 kap. 13 § samma lag samt om undantag från kravet på sådant godkännande.

Föreslagen ordning

Genom artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 införs en delvis ny ordning för godkännande av fordon. Det gäller i första hand införandet av godkännande på unionsnivå. Det hittillsvarande begreppet godkännande för ibruktagande ersätts av begreppet godkännande för att släppas ut på marknaden.

Vidare kommer begreppet ”område för användning” att bli mer centralt genom att ett godkännande ska vara knutet till ett visst sådant område. Om detta område begränsas till järnvägsnät i Sverige, ska tillsynsmyndigheten även fortsättningsvis ha möjlighet att pröva godkännandet. ERA har dock alltid rätt att pröva ett godkännande oavsett om ansökan begränsar sig till järnvägsnät i Sverige eller gäller flera stater inom EES eller i Schweiz. I de fall ansökan begränsar sig till järnvägsnät i Sverige är det den sökande som väljer om prövningen ska utföras av ERA eller av tillsynsmyndigheten. Om området för användning däremot omfattar flera medlemsstater, gäller att ERA ska pröva godkännandet. Det kan noteras att ERA, även i de fall ERA prövar ansökan, kommer att behöva de berörda nationella säkerhetsmyndigheternas, i Sverige tillsynsmyndighetens, bedömning av om kraven är uppfyllda. En ansökan om godkännande av fordon ska alltid, oavsett om den ska prövas av tillsynsmyndigheten eller av ERA, ges in via den s.k. one-stop-shop vid ERA.

Enligt artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797 ska ERA, när en ansökan ställts dit, inledningsvis göra en bedömning av om underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till tillämpliga TSD. Därefter ska ansökan hänskjutas till berörd nationell säkerhetsmyndighet – i Sverige tillsynsmyndigheten. Därefter gör tillsynsmyndigheten en bedömning av om underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande i fråga om kompatibilitet med järnvägsnätet och nationella regler. Både ERA och tillsynsmyndigheten får vid ”berättigade tvivel” begära att prov utförs på järnvägsnätet. Om sådana prov ska utföras, är det tillsynsmyndigheten som ska pröva och utfärda ett tillfälligt godkännande (se avsnitt 12.1.3). Infrastrukturförvaltaren, i Sverige i första hand Trafikverket, ska också se till att prov kan äga rum på järnvägsnätet inom tre månader från ERA:s eller den nationella säkerhetsmyndighetens begäran.

För att reglera samarbetet mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ERA ingå samarbetsavtal med de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artikel 76 i förordning (EU) 2016/796. Avtalen ska bl.a. innehålla en beskrivning av uppgifter och resultatvillkor och tidsfrister. Genom avtalen ska det också regleras hur de avgifter som de sökande betalar för prövningsförfarandet ska fördelas mellan ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten.

Branschföreningen Tågoperatörerna och *SJ AB* efterlyser förtydliganden av hur processen ska se ut för redan godkända fordon som byggs om eller vars område för användning ska utvidgas. Fordon som har godkänts för att tas i bruk när den nya lagen träder i kraft kommer inte att omfattas av de nya bestämmelserna. Enligt övergångsbestämmelser i artikel 54 i direktiv (EU) 2016/797 ska sådana godkännanden fortsätta gälla på de villkor som framgår av godkännandet till dess att fordonets område för användning utvidgas. Vid en utvidgning av området för

användning kommer det att krävas ett godkännande för utsläppande på marknaden i enlighet med de nya reglerna, dock endast för det nya området för användning. Detsamma bör gälla om fordonet moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs (se nedan avsnitt 20.2). Hur den förnyade prövningen ska utformas eller avgränsas bör, i den mån tillräcklig reglering inte införs i direkt tillämpliga EU-rättsakter, genomföras som verkställighetsföreskrifter till den svenska regleringen i lag. Detsamma bör gälla för genomförande av övriga mer detaljerade bestämmelser i direktivet om godkännande.

I järnvägstekniklagen bör dock ett bemyndigande införas som innebär att föreskrifter om undantag från krav på godkännande får meddelas samt om vilka krav som då ska gälla i stället. Ett motsvarande bemyndigande för godkännande av delsystem finns även i hittillsvarande reglering. Det innebär att det skapas viss flexibilitet i regelverket, t.ex. för den situation att det framgår av TSD att undantag får medges för vissa typer av fordon eller dylikt.

12.2.3 Tekniska krav för godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Regeringens förslag: Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden ska beviljas om sökanden

- ger in EG-kontrollförklaringar tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
- visar att delsystemen är tekniskt kompatibla,
- visar att integrationen av delsystemen är säker, och
- visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen ska det eller de delsystem som ett fordon består av godkännas av tillsynsmyndigheten för att få tas i bruk. Paragrafen kompletteras av särskilda regler om fordonsgodkännanden. Dessa kompletterande regler infördes i samband med genomförandet av direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och finns i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen (se prop. 2010/11:160). De särskilda reglerna om fordonsgodkännanden utgår ifrån i vilken utsträckning fordonet överensstämmer med TSD och huruvida de delsystem som fordonet består av är godkända för att tas i bruk. Enligt 2 kap. 15 § järnvägslagen ska fordon som helt överensstämmer med TSD och vars delsystem har godkänts för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen godkännas av tillsynsmyndigheten utan ytterligare prövning. För fordon som överensstämmer med TSD, men vars delsystem inte har godkänts för att tas i bruk, ska enligt 2 kap. 16 §

järnvägslagen godkännande beviljas om sökanden visar upp EG-kontrollförklaringar för delsystemen, dokumentation som visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med varandra och med järnvägsinfrastrukturen. Därutöver krävs för godkännande också att fordonet uppfyller nationella särkrav om säkerhet och driftskompatibilitet. För fordon som inte alls, eller endast till viss del, överensstämmer med TSD gäller enbart den grundläggande regeln om godkännande av delsystem enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Ett fordonsgodkännande som har beviljats av behörig instans i ett annat land inom EES eller i Schweiz ska enligt 2 kap. 18 § järnvägslagen gälla i Sverige, om inte något annat är särskilt föreskrivet. Sådana föreskrifter finns i 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen och innebär att det oftast krävs ett kompletterande godkännande från tillsynsmyndigheten för att ett fordon som godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz ska få användas på svenska järnvägsnät.

Föreslagen ordning

Den nya regleringen för fordonsgodkännande enligt artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 liknar i fråga om de tekniska kraven i stor utsträckning vad som i nuvarande ordning gäller för fordon som överensstämmer med TSD, men vars delsystem inte är godkända sedan tidigare, dvs. 2 kap. 16 § järnvägslagen. För att ett fordon ska godkännas för att släppas ut på marknaden krävs att den sökande visar att de delsystem som fordonet består av uppfyller kraven vid EG-kontroll. Detta visas genom att de sökande visar upp EG-kontrollförklaringar tillsammans med tekniskt underlag för de berörda delsystemen. Vidare ska sökanden kunna visa teknisk kompatibilitet för de delsystem som fordonet består av. Prövningen ska göras i förhållande till relevanta TSD och nationella regler (se avsnitt 11.1.2). Därutöver krävs att delsystemen i fordonet är integrerade med varandra på ett sätt som uppfyller säkerhetskraven. Även detta rekvisit ska avgöras på grundval av underlaget till ansökan och med utgångspunkt i tillämpliga TSD, i förekommande fall nationella regler och med gemensamma säkerhetsmetoder enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798 (säkerhetsdirektivet). Slutligen ska sökanden presentera dokumentation som visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med det järnvägsnät som det ska användas på, dvs. det område för användning som ansökan avser. Huruvida krav på kompatibilitet och säker integration med järnvägsnätet är uppfyllda ska bedömas enligt tillämpliga TSD och nationella regler, det nationella infrastrukturregistret och den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798. Om det krävs provkörning av fordonet för att sökanden ska kunna presentera dokumentation som visar att kraven är uppfyllda, får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande (se avsnitt 12.2.4). Detta gäller även i de fall ERA ska pröva det slutliga godkännandet.

Direktivets bestämmelser om vilka regler som tillsynsmyndigheten får och ska beakta i prövningen, bör genomföras som verkställighetsföreskrifter.

12.2.4 Tillfälliga godkännanden av fordon

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska om kraven på säkerhet är uppfyllda få bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs för att bedöma om kraven för slutligt godkännande är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än vad som anges i lagen samt om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Möjligheten att bevilja tillfälliga godkännanden är något mer begränsad i promemorian.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att tillfälligt godkännande bör få beviljas även för s.k. passiv transport.

Skälen för regeringens förslag: För närvarande saknas särskilda lagregler om tillfälliga godkännanden under godkännandeprövningen. Däremot finns på lägre föreskriftsnivå regler som innebär att det kan krävas praktiska prov i verklig järnvägsmiljö innan ett fordon får slutligt godkännande för att tas i bruk, vilket innebär att det i praktiken meddelas tillfälliga godkännanden redan i dag. Genom artikel 21.3 i direktiv (EU) 2016/797 införs regler om tillfälliga godkännanden. När körprov eller transport inför körprov är nödvändiga för att sökanden ska kunna presentera dokumentation som visar att kraven för godkännande är uppfyllda, ska den nationella säkerhetsmyndigheten kunna bevilja ett tillfälligt godkännande för fordonet. Syftet är att den sökande under en begränsad period ska ha möjlighet att använda fordonet för att utföra praktiska kontroller på järnvägsnätet.

Det är den nationella säkerhetsmyndigheten, i Sverige tillsynsmyndigheten, som har de kunskaper om järnvägsnätet, järnvägsmiljön i stort och det nationella regelverket som krävs för att kunna bevilja ett tillfälligt godkännande. Enligt artikel 19 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 ska den nationella säkerhetsmyndigheten bevilja tillfälliga godkännanden i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning. Det är alltså den nationella säkerhetsmyndigheten som meddelar tillfälliga godkännanden även i de fall ERA ska pröva det slutliga godkännandet eller typgodkännandet.

Transportstyrelsen ser behov av att kunna meddela tillfälliga godkännanden i fler situationer än de som omnämns i promemorian. Det kan exempelvis gälla s.k. passiva transporter, för vilka det förekommer att det beviljas tillfälligt godkännande i dag. En passiv transport innebär att ett fordon förflyttas en viss sträcka och på egna hjul rullar med i ett tåg. Mot denna bakgrund bör det i lagen införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden i andra situationer än de som omnämns i lagen, t.ex. för passiva transporter. Prover som utförs på järnvägsnät under EG-kontrollförfarandet avser dock förhållanden som är av betydelse för den slutliga godkännandeprövningen och faller därmed in under rekvisiten i paragrafen. Tillfälliga godkännanden bör därför i dessa fall kunna meddelas direkt med stöd av lagen.

Vidare ska enligt artikel 21.3 tredje stycket i direktiv (EU) 2016/797 infrastrukturförvaltare i samråd med sökanden ”på alla sätt anstränga sig” för att se till att prover kan äga rum inom tre månader från sökandens begäran. För svenskt vidkommande innebär detta att när Transportstyrelsen väl beviljat ett tillfälligt godkännande bör Trafikverket ordna infrastrukturkapacitet (tågläge) för att körproverna ska kunna genomföras. Enligt 2 kap. 22 § järnvägsförordningen har Trafikverket redan en sådan skyldighet. Något bemyndigande i denna del behövs inte eftersom Trafikverket är en myndighet under regeringen och föreskrifterna därmed kan meddelas i förordning. Däremot bör det införas ett bemyndigande som gör det möjligt att ställa ett sådant krav på andra infrastrukturförvaltare.

12.2.5 **Krav på nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fordon**

Regeringens förslag: Bestämmelserna i järnvägslagen om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fordon ska i sak föras över till järnvägstekniklagen. När fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden moderniseras eller byggs om ska det krävas ett nytt godkännande om

- den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som fordonet består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,
- det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det behövs ett nytt godkännande, eller
- det annars krävs i TSD.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås definitioner av begreppen modernisering och ombyggnation samt ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* anser att förslaget inte är tillräckligt tydligt i fråga om hur det är tänkt att fungera med existerande fordon. Även *SJ AB* anser att redan godkända fordon som ska byggas om eller ändra sitt användningsområde utgör ett särskilt problem. Järnvägsfordon har en lång livslängd och *SJ AB* anser att det är oklart hur processen ser ut när dessa fordon ska byggas om. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* anser att det är oklart hur den sökande ska göra bedömningen av om ett nytt godkännande krävs. Vidare anser de att det är oklart vad som avses med formuleringen ”den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt”.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Som framgår av tidigare avsnitt utgår järnvägslagen ifrån att det i första hand är de delsystem som fordonet består av som ska godkännas för att tas i bruk, inte fordonet som helhet. Enligt hittillsvarande 2 kap. 13 a §

järnvägslagen ska, när ett redan godkänt delsystem moderniseras eller byggs om, en beskrivning av arbetet ges in till tillsynsmyndigheten. Om tillsynsmyndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas negativt, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande. Detsamma gäller om tillsynsmyndigheten bedömer att arbetet är av sådan omfattning att det ska krävas ett nytt godkännande för att få ta delsystemet i bruk. Om det krävs ett nytt godkännande, ska tillsynsmyndigheten besluta i vilken utsträckning TSD ska tillämpas. Om tillsynsmyndigheten beslutar att TSD inte ska tillämpas, ska myndigheten anmäla detta till Europeiska kommissionen. Anmälan ska innehålla underlag med uppgifter om varför en eller flera TSD inte tillämpas fullt ut, vilka tekniska krav tillsynsmyndigheten i stället avser att uppställa för att delsystemet ska beviljas nytt godkännande samt vilket organ som ansvarar för EG-kontrollen, se 2 kap. 14 c § järnvägsförordningen (jämför prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 27 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797 ska vid modernisering eller ombyggnation av fordon som redan omfattas av ett godkännande att släppas ut på marknaden krävas ett nytt godkännande om a) det har gjorts en ändring av värdena för parametrarna i tillämpliga TSD eller eventuella nationella regler som rör den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet som är av sådan omfattning att det ska föranleda krav på nytt godkännande, b) den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt av de planerade arbetena eller c) det krävs i tillämplig TSD.

Begreppet modernisering definieras i artikel 2 i direktiv (EU) 2016/797 som ett arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda. Begreppet ombyggnad definieras som ett större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlaget som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som förbättrar delsystemets totala prestanda. I järnvägstekniklagen bör det införas en bestämmelse som innebär att det ska krävas ett nytt godkännande om någon av de i punkt a–c ovan angivna förhållandena är för handen. Det är den som innehar ett fordon som ska genomgå en modernisering eller en ombyggnation som ska göra bedömningen av om ett nytt godkännande krävs enligt punkt a–c och, om bedömningen görs att ett nytt godkännande krävs, ge in en ansökan om detta. Detta framgår av skäl 23 i direktiv (EU) 2016/797 och avviker från nuvarande ordning enligt järnvägslagen och förfarandet vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer (se avsnitt 12.2.2). Vid en modernisering eller ombyggnation av en fast installation ska ett underlag om planerade arbeten ges in till tillsynsmyndigheten, som gör bedömningen och fattar beslut om huruvida ett nytt godkännande ska krävas. I praktiken torde dock skillnaderna mellan de olika förfarandena vara begränsade. Den sökande gör även i fråga om fasta installationer en bedömning av om arbetena är av sådan omfattning att ett underlag om modernisering eller ombyggnation ska ges in till myndigheten. Vidare kan frågan om huruvida fordon genomgått moderniseringar eller

ombyggnationer som borde ha föranlett en ansökan om nytt godkännande uppmärksammas i samband med tillsyn. Tillsynsmyndigheten kan i sådana situationer t.ex. meddela förelägganden, som kan förenas med vite. Därutöver bör det finnas möjlighet att ta ut en sanktionsavgift av den som använder fordon som inte har de godkännanden som krävs enligt lagen (se avsnitt 18.2.6).

SJ AB och *Branschföreningen tågoperatörerna* pekar på att tillsynsmyndigheten hittills har varit ett stöd i bedömningen av om ett nytt godkännande ska krävas och att det även fortsättningsvis kan behövas ett sådant stöd. Det gäller t.ex. vid bedömningen av om en modernisering eller ombyggnation kan anses påverka den övergripande säkerhetsnivån negativt.

Regler för hur bedömningen ska göras finns i den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning CSM-RA, förordning (EU) nr 402/201 som riktar sig till ”förslagsställaren”, dvs. i detta fall den som har för avsikt att göra en modernisering eller ombyggnation av fordon. Det kan dock noteras att även om tillsynsmyndigheten inte ska fatta beslut om huruvida ett nytt godkännande krävs eller inte, så omfattas myndigheten av förvaltningslagens allmänna regler om t.ex. serviceskyldighet (6 §). Det bör därför även fortsättningsvis kunna föras en dialog med myndigheten i frågor som denna.

Bestämmelserna om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation i järnvägstekniklagen bör omfatta fordon som vid nya lagens ikraftträdande redan har godkänts för att tas i bruk. Artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797, som reglerar frågan, omnämner visserligen endast fordon som är föremål för godkännande för att släppas ut på marknaden (dvs. ett godkännande enligt de nya reglerna). Detsamma gäller övergångsbestämmelsen för fordon i artikel 54 i direktivet. Där anges endast att godkännanden beviljade före ikraftträdandet ska fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de beviljades till dess fordonets område för användning ska utvidgas. Regelverket måste dock tolkas så att det även i fråga om moderniseringar och ombyggnationer ska krävas godkännande enligt de nya reglerna. Det får anses följa av att det även enligt nuvarande regler i dessa fall krävs ett nytt godkännande, och att avsikten måste vara att nya godkännanden beviljas enligt ny lagstiftning. För en sådan tolkning talar också att det kan framgå av TSD när en modernisering eller ombyggnation är av sådan omfattning att ett nytt godkännande ska krävas.

Det är emellertid inte osannolikt att en sådan ordning, enligt vilken ett godkännande för ibruktagande enligt gamla regler ska ersättas av ett godkännande för att släppas ut på marknaden enligt nya regler, kommer att innebära tillämpningssvårigheter. Det kan exempelvis gälla hur omfattande den nya prövningen ska vara. Även om det meddelas ytterligare EU-föreskrifter och riktlinjer, kan det inte uteslutas att det kommer att behövas kompletterande nationell reglering. Till skillnad från förslaget i promemorian görs bedömningen att sådana föreskrifter kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något särskilt bemyndigande i lagen att meddela dels sådana föreskrifter, dels föreskrifter genom vilka övriga delar av direktivet i dessa avseenden kan genomföras, bedöms därför inte behövas.

När det gäller vilken prövningsinstans som ska pröva godkännandet kommer den allmänna regeln att gälla (se avsnitt 12.2.2). Det betyder att sökanden i de fall fordonets område för användning begränsar sig till järnvägsnät i Sverige kan välja om godkännandet ska prövas av ERA eller av tillsynsmyndigheten. Om området för användning ska omfatta järnvägsnät utanför Sveriges gränser men inom EES eller i Schweiz, ska ERA pröva godkännandet. Ansökan ska i samtliga fall ges in till one-stop-shop vid ERA.

12.2.6 Uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordon område för användning

Regeringens förslag: Ett godkännande ska uppdateras om området för användning för ett fordon som redan har godkänts utvidgas. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven för godkännande är uppfyllda för det nya området för användning

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även en särskild regel om prövningsinstans och hur ansökan ska ges in i ärenden om uppdaterat godkännande samt ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anger att samtliga ansökningar om godkännande ska ges in via one-stop-shop vid ERA och att någon särskild regel om hur ansökan om uppdaterat godkännande ska ges in inte behövs. *SJ AB* och *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* anser att förslaget i promemorian innebär att det är oklart när ett ärende för uppdaterat godkännande ska ges in via one-stop-shop vid ERA.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Även om det enligt järnvägslagen inte uttryckligt anges att godkännande av delsystem avser ett visst område för användning, gäller godkännanden för ibruktage av delsystem hänförliga till fordon viss järnvägsinfrastruktur eller vissa järnvägsnät. Det finns dock inget som hindrar att ansökan avser all infrastruktur och alla järnvägsnät i Sverige. Sökanden anger i ansökan på vilken infrastruktur och järnvägsnät fordonet ska användas och sätter därmed ramarna för prövningen. Fordonet får endast användas inom det område för användning för vilket prövning och godkännande skett. Begränsningar och preciseringar av användningsområdet kan föras in som villkor i godkännandet. Med anledning av ändringar i det bakomliggande EU-regelverket (direktiv 2008/57/EG) kompletterades bestämmelsen om godkännanden av delsystem 2011 med särskilda bestämmelser om godkännande av järnvägsfordon (prop. 2010/11:160 s. 27 f.). Enligt hittillsvarande 2 kap. 15–21 §§ järnvägslagen innebär reglerna bland annat att ett fordon som godkänts av behörig instans i ett annat land inom EES eller i Schweiz enligt huvudregeln ska gälla i Sverige, om inte annat är särskilt föreskrivet (2 kap. 18 § första stycket järnvägslagen). Samtidigt beslutades dock

föreskrifter om krav på kompletterande godkännande i järnvägsförordningen, vilket har fått till följd att det normalt krävs ett kompletterande godkännande för den som har ett fordonsgodkännande från ett annat land inom EES eller från Schweiz och som vill kunna använda fordonet även i Sverige (2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen). Den kompletterande prövningen gäller dock i huvudsak fordonets kompatibilitet med det svenska järnvägsnätet.

Föreslagen ordning

Enligt artikel 21.13 i direktiv (EU) 2016/797 ska den som vill utvidga området för användning för ett redan godkänt fordon komplettera det tidigare prövningsunderlaget med handlingar som visar att kraven för godkännande enligt artikel 21.3 punkt a–d är uppfyllda även för det nya området. Även om prövningen inte formellt begränsas till vissa av de för godkännande av fordon uppställda kraven, torde det i första hand bli fråga om kraven enligt artikel 21.3 d, som gäller fordonets tekniska kompatibilitet och säkra integration i järnvägsnätet. Prövningsunderlaget ska lämnas in till ERA via one-stop-shop. Om det ursprungliga godkännandet beviljats av den nationella säkerhetsmyndigheten (i Sverige tillsynsmyndigheten) och det nya området för användning avser järnvägsnät i samma medlemsstat, ska ansökan om uppdaterat godkännande prövas av den nationella säkerhetsmyndigheten. Ansökningshandlingarna ska dock även i dessa fall ges in via one-stop-shop vid ERA.

Om fordonet vid järnvägstekniklagens ikraftträdande omfattas av ett godkännande för ibruktagande enligt järnvägslagen eller enligt ännu äldre lagstiftning, gäller i stället övergångsbestämmelserna (se avsnitt 20.2). Enligt artikel 54.3 i direktiv (EU) 2016/797 krävs det när ett fordons område för användning utvidgas ett nytt godkännande enligt artikel 21 i fråga om det nya området. Hur omfattande prövningen ska vara i dessa fall och vad den mer i detalj ska innefatta bör meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något sådant särskilt bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte. I vilken mån det finns behov av, och utrymme för, sådana föreskrifter avgörs emellertid av i vilken utsträckning det finns direkt tillämpliga EU-rättsakter som reglerar frågan, t.ex. genomförandeförordning (EU) 2018/545 (PAVA).

12.2.7 Typgodkännande av fordon

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om typgodkännande av fordon ska kompletteras och föras över till järnvägstekniklagen. Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten ska, i enlighet med den fördelning av beslutskompetens som framgår av lagen, på ansökan få bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden.

Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock därutöver en upplysning om att en ansökan om typgodkännande kan göras särskilt eller i samband med en ansökan om godkännande av ett enskilt fordon samt ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Typgodkännanden regleras i 2 kap. 20 § järnvägslagen. Av paragrafen framgår att när tillsynsmyndigheten godkänner ett järnvägsfordon för att tas i bruk ska myndigheten även godkänna fordonstypen. Om sökanden begär det, får tillsynsmyndigheten också godkänna en fordonstyp utan att samtidigt godkänna ett visst fordon. Tillsynsmyndigheten ska enligt 2 kap. 23 § järnvägsförordningen underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå när ett godkännande av en fordonstyp beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas (jämför prop. 2010/11:160 s. 33 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797 får ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten ”beroende på vad som är lämpligt” bevilja typgodkännanden av fordon i enlighet med det förfarande som anges i artikel 21 i direktivet, dvs. de allmänna bestämmelserna om godkännande för att släppa ut fordon på marknaden. För att avgöra vilken av instanserna som ska anses lämplig att pröva ansökan om typgodkännande tillämpas samma regel som vid andra övriga godkännanden av fordon. Det betyder att den sökande får välja prövningsinstans i de fall området för användning begränsas till järnvägsnät i Sverige. I andra fall prövar ERA ansökan (artikel 24.1). Om ett enskilt fordon är föremål för godkännandeprovning hos en av instanserna, torde det också anses lämpligt att samma instans prövar ett typgodkännande av fordonet (artikel 24.2). Den sökande kan alltid begära att den instans som för ett enskilt fordon prövar ett godkännande för att släppas ut på marknaden, ett nytt godkännande efter modernisering eller ombyggnation eller ett uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordons område för användning, samtidigt ska pröva ett typgodkännande av fordonet.

Den hänvisning till artikel 21 som görs i artikel 24 innebär att de materiella krav som uppställs för att beviljas ett godkännande enligt artikel 21.3 punkt a–d även gäller för typgodkännanden. Ansökan om typgodkännande, information om eventuella övriga ansökningar som avser fordonet, EG-kontrollförklaringar och eventuell kommunikation med och beslut från överklagandenämnden (se artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797 och artiklarna 55–59 i förordning (EU) 2016/796), ska lämnas in via one-stop-shop vid ERA och ställas till prövningsmyndigheten – ERA eller tillsynsmyndigheten (artikel 24.1). Det finns även bestämmelser om förfarandet för typgodkännande i genomförandeförordning (EU) 2018/545 (PAVA). När ett typgodkännande av fordon beviljas ska prövningsmyndigheten, på begäran av den sökande och med underlag ifrån denne, se till att fordonstypen registreras i det europeiska registret över

godkända fordonstyper (artikel 24.7). En bestämmelse om detta bör föras in i järnvägstekniklagen.

Direktivets mer detaljerade krav om typgodkännande och krav på registrering bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något särskilt bemyndigande, som föreslås i promemorian, behövs därför inte.

12.2.8 Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp

Regeringens förslag: Nuvarande regel om godkännande av fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp ska i sak flyttas över till järnvägstekniklagen.

Bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/250.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 21 § järnvägslagen ska ett järnvägsfordon som överensstämmer med en tidigare godkänd fordonstyp godkännas utan ytterligare kontroller om den sökande visar upp en försäkran om överensstämmelse. Hur en försäkran om överensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig regleras i en direkt tillämplig EU-förordning (jämför prop. 2010/11:160 s. 34 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 25 i direktiv (EU) 2016/797 ska en sökande som ansöker om godkännande av ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp utan ytterligare kontroller beviljas ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse med denna fordonstyp. Europeiska kommissionen har i genomförandeförordning (EU) 2019/250 fastställt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att ligga till grund för ett godkännande. En upplysning om detta bör föras in i järnvägstekniklagen.

En försäkran om typöverensstämmelse ska enligt artikel 24.5 i direktiv 2016/797 fastställas enligt kontrollförfaranden i tillämpliga TSD och, i de fall TSD inte är tillämpliga, förfaranden för bedömning av överensstämmelse enligt vissa angivna moduler i Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG.

Direktivets närmare bestämmelser om godkännande på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till järnvägstekniklagen. Något bemyndigande behövs därför inte.

12.2.9 Krav på förnyat typgodkännande

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser om krav på förnyat typgodkännande ska med vissa justeringar föras över till järnvägstekniklagen. Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras, och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana godkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet, ska byrån besluta om förnyelse. En förnyelse ska ske efter ansökan.

Förnyelsen och de kontroller som krävs i samband med prövningen ska endast få avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 20 § tredje stycket järnvägslagen får tillsynsmyndigheten, om de föreskrifter som har legat till grund för ett typgodkännande ändras, besluta att berörda typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. Tillsynsmyndighetens prövning får enligt 2 kap. 23 a § järnvägsförordningen endast avse förhållanden som påverkas av de ändrade föreskrifterna (jämför prop. 2010/11:160 s. 33 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 24.3 i direktiv (EU) 2016/797 ska, när relevanta bestämmelser i TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras, ett förnyat typgodkännande krävas om detta framgår av de ändrade reglerna. Den prövningsinstans som har beviljat typgodkännandet ska bedöma huruvida en viss ändring är relevant för ett beviljat typgodkännande och, om så bedöms vara fallet, besluta att förnyelse av godkännandet ska krävas för att det fortsatt ska vara giltigt. På sökandens begäran ska en förnyad prövning av typgodkännandet göras. Den förnyade prövningen och de kontroller som utförs i samband därmed får i likhet med vad som gäller enligt nuvarande ordning endast avse förhållanden som berör de nya och ändrade reglerna. Nytt i förhållande till nuvarande ordning är alltså att när ändringar görs i TSD eller nationella regler, ska det av dessa också framgå om de ändrade och nya reglerna ska föranleda krav på förnyelse av berörda typgodkännanden. Den instans, dvs. ERA eller tillsynsmyndigheten, som beviljat ett typgodkännande är då skyldig att kräva en förnyelse av typgodkännandet.

Enligt övergångsbestämmelserna till direktiv (EU) 2016/797 ska fordonsgodkännanden, inklusive typgodkännanden, som beviljats före ikraftträdandet fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljats (artikel 54). Som framgår ovan gäller dock redan enligt nuvarande ordning att typgodkännanden kan behöva förnyas om de bakomliggande reglerna ändras. Det betyder att typgodkännanden som har

beviljats före järnvägstekniklagens ikraftträdande kan behöva förnyas i enlighet med de nya och ändrade reglerna med utgångspunkt i bestämmelserna i den nya lagen och genomförandeförordningen (EU) 2018/545 om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden.

Enskilda fordonsgodkännanden som har beviljats med stöd av en försäkrans om typöverensstämmelse med ett typgodkänt fordon påverkas inte av att typgodkännandet förnyas (artikel 25.2).

12.2.10 Möjligheter att förena ett godkännande av fordon med villkor

Regeringens förslag: Nuvarande regel i järnvägslagen om möjligheten att förena ett beslut om godkännande med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet ska i sak föras över till järnvägstekniklagen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock därutöver ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen får ett godkännande av ett delsystem enligt 2 kap. 13 § samma lag förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt (jämför prop. 2010/11:160 s. 26 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 21.10 i direktiv (EU) 2016/797 ska det i ett beslut om godkännande av fordon för att släppas ut på marknaden anges 1) fordonets område för användning, 2) värdena för de parametrar som anges i föreskrivna TSD och nationella regler för kontrollen av teknisk kompatibilitet mellan fordonet och järnvägsnätet, 3) fordonets överensstämmelse med TSD och nationella regler och 4) villkor för användningen av fordonet och andra restriktioner.

Bestämmelsen i järnvägslagen om att ett godkännande får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen. Det kan t.ex. avse villkor om hastighetsbegränsningar eller andra begränsningar vad gäller användning av vissa järnvägsnät eller viss typ av infrastruktur. Bestämmelsen ska gälla för samtliga typer av fordonsgodkännanden som regleras i lagen, dvs. ett första godkännande för att släppas ut på marknaden, nytt godkännande efter modernisering eller ombyggnation och uppdaterat godkännande efter utvidgning av ett fordons område för användning samt typgodkännande. Det senare beror på att det i artikel 24.1, som behandlar typgodkännanden, hänvisas till de förfaranden som anges i artikel 21, vilket får anses innefatta bestämmelsen om vad ett beslut om godkännande ska innehålla. Även tillfälliga godkännanden ska kunna förenas med villkor om säkerhet och driftskompatibilitet (se avsnitt 12.2.4). Tillfälliga godkännanden

beviljas i första hand för att prövningsmyndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten eller ERA, ska kunna göra en slutlig bedömningen av om ett godkännande ska beviljas efter prover i verklig järnvägsmiljö. För att sådana prover ska kunna utföras på ett sätt som inte riskerar säkerheten i järnvägssystemet är villkor om säkerhet och driftskompatibilitet avgörande.

I övrigt bör bestämmelserna i direktivet om vad ett beslut om godkännande ska innehålla genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något särskilt sådant bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte.

12.2.11 Handläggning av ärenden om godkännanden och samarbete mellan ERA och tillsynsmyndigheten

Regeringens bedömning: Europeiska kommissionens genomförandeförordning om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden bör få stor betydelse för godkännandeprocessen. Bestämmelser om handläggning av ärenden om godkännande av fordon, samarbetet mellan tillsynsmyndigheten och ERA och om tidsfrister för prövningen i direktivet bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen.

Promemorians förslag innehåller till skillnad från regeringens ett bemyndigande om handläggningen av ärenden om fordonsgodkännanden.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: För att prövningen vid godkännande av fordon ska bli så enhetlig som möjligt i de olika länderna inom EES, i Schweiz och hos ERA, ska Europeiska kommissionen enligt artikel 21.9 i direktiv (EU) 2016/797 anta en genomförandeakt som i detalj reglerar prövningsförfarandet och kompletterar bestämmelserna i direktivet. Det gäller regleringen av hur kraven för godkännande av fordon och typgodkännande ska fullgöras av sökanden och vilka handlingar som de sökande ska ge in till prövningsmyndigheten. Vidare ska genomförandeakten innehålla detaljerna för godkännandeprocessen, t.ex. de olika etapperna i prövningsförfarandet och ett tidsschema för varje etapp. Avslutningsvis ska den innehålla regler om hur de krav som framgår av artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 ska fullgöras av ERA och av de nationella säkerhetsmyndigheterna under de olika etapperna av ansöknings- och godkännandeprocessen, t.ex. när det gäller bedömning av det underlag som den sökande ger in.

Europeiska kommissionen antog med stöd av direktivet den 4 april 2018 genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådet direktiv (EU) 2016/797 (PAVA). Förordningen, som har utarbetats inom RISC-kommittén (Railway Interoperability and Safety Committee), är direkt tillämplig och riktar sig både till de sökande, ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna. Den innehåller också bestämmelser som riktar sig till infrastrukturförvaltare när det gäller skyldigheter att vara behjälpliga med att tillhandahålla kapacitet för att sökanden ska kunna

utföra prov av fordon under prövningen samt att tillhandahålla information om de specifika tekniska krav på kompatibilitet som ställs för att ett godkännande ska kunna utfärdas för ett område för användning som innefattar infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Ett tillägg i förhållande till regleringen i direktiv (EU) 2016/797 gäller s.k. förhandshantering (pre-engagement). Förhandshantering gäller ett förberedande skede innan ansökan om godkännande ges in till ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten och syftar till att klargöra förutsättningarna för den efterföljande processen för godkännande. Den sökande väljer om denne vill använda sig av förhandshantering genom att skicka in en ansökan tillsammans med underlag till one-stop shop vid ERA. Förfarandet innehåller vissa tidsfrister som inte får överskridas. Inom en månad från det att ansökan om förhandshantering kommit in till one-stop-shop ska ERA och berörda nationella säkerhetsmyndigheter meddela den sökande om ansökan är komplett eller om den behöver kompletteras, och i så fall fastställa en rimlig tid inom vilken komplettering ska ha skett. Inom två månader från det att prövningsmyndigheten meddelat att ansökan är komplett ska myndigheten utfärda ett utlåtande över det underlag och tillvägagångssätt som den sökande föreslagit i sin ansökan. Detta utlåtande utgör "utgångspunkten efter förhandshantering" (pre-engagement baseline). I utlåtandet ska det fastställas vilken version av TSD och nationella regler som ska tillämpas i den efterföljande godkännandeprovningen och vilket språk som ska användas i förfarandet. Den efterföljande godkännandansökan måste ha lämnats in via one-stop-shop senast 84 månader efter det att ett sådant utlåtande har utfärdats.

Vidare finns det i genomförandeförordningen bestämmelser om bedömningsorganens (dvs. anmälda och utsedda organ) skyldigheter i fråga om EG-kontroll av delsystem och den dokumentation och de rapporter som ska bifogas ansökan om godkännande. I samband med detta uppställs också regler som riktar sig till ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna om möjligheter att kräva ytterligare kontroller och underlag än det som upprättats av bedömningsorganen. Endast om det finns beaktansvärd risk för tvivel om huruvida underlaget är korrekt, får ytterligare prov krävas. För att precisera och förklara kraven i genomförandeförordning (EU) 2018/545 kommer ERA ge ut riktlinjer för tillämpningen.

Förordningen kommer att vara en central reglering i ärenden om godkännande av fordon. Den närmare reglering som finns i direktiv (EU) 2016/797 och som kräver genomförande i nationell lagstiftning bör genomföras som verkställighetsföreskrifter. Det gäller t.ex. tidsfrister i ärenden om godkännanden samt vad som ska gälla i de fall ERA och tillsynsmyndigheten gör olika bedömningar om huruvida krav för godkännande är uppfyllda. Något sådant bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte.

12.2.12 Registrering i fordonsregister och tilldelning av ett europeiskt fordonsnummer

Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om registrering av fordon ska med mindre justeringar i sak föras över till järnvägstekniklagen. Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det på fordonsinnehavarens begäran ha registrerats i ett fordonsregister. Om fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras i det svenska fordonsregistret. När fordonets område för användning gäller flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i något av de berörda staternas fordonsregister.

I samband med registreringen ska fordonet tilldelas ett europeiskt fordonsnummer. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om

- undantag från krav på registrering, och
- märkning av fordon i andra fall än som anges i lagen samt om undantag från krav på märkning.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även en definition av begreppet fordonsinnehavare.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att kravet på märkning av fordon ska avse även andra beteckningar än europeiskt fordonsnummer som det uppställs krav på i andra EU-rättsakter.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 2 kap. 22 § järnvägslagen ska järnvägsfordon vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet. Tillsynsmyndigheten ska tilldela fordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att fordonet godkänns för att tas i bruk. Den som ansöker om godkännande att ta fordonet i bruk ansvarar för att märka fordonet med beteckningarna (jämför prop. 2010/11:160 s. 35 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artikel 22 i direktiv (EU) 2016/797 ska ett fordon efter godkännandet och innan det används inom det område för användning som anges i godkännandet på begäran av fordonsinnehavaren ha registrerats i ett sådant fordonsregister som regleras i artikel 47. Om fordonets område för användning är begränsat till en medlemsstat, ska fordonet registreras i den medlemsstaten. Om fordonet ska användas på järnvägsnät i fler än en medlemsstat, ska fordonet registreras i en av de berörda medlemsstaternas fordonsregister. På sikt är dock tanken att det ska inrättas ett gemensamt europeiskt fordonsregister med ett harmoniserat gränssnitt för fordonsregistrering och datahantering (artikel 47.5).

Hittillsvarande bestämmelser om fordonsregistrering i järnvägslagen bör därför med vissa justeringar flyttas över till järnvägstekniklagen. Efter

det att ett fordon godkänts, ska fordonsinnehavaren begära att den tillsynsmyndighet som ansvarar för fordonsregistret, registrerar fordonet i detta. Om fordonets område för användning avser flera stater inom EES eller avser Schweiz, väljer fordonsinnehavaren i vilken av staterna fordonet ska registreras och vänder sig till den som ansvarar för fordonsregistret i den staten. För fordon som ska registreras i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten i samband med registreringen tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Hur det europeiska fordonsnumret ska konstrueras fastställs av Europeiska kommissionen i en genomförandeakt (artikel 46.2). Varje fordon ska också märkas med det europeiska fordonsnumret.

Skyldigheten att märka fordonet bör även fortsättningsvis ligga på fordonsinnehavaren, dvs. den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder fordonet på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät. Någon definition i järnvägstekniklagen av begreppet fordonsinnehavare bedöms inte behövas. Däremot bör bestämmelserna i lagen förenas med bemyndiganden som möjliggör undantag från krav på registrering och märkning. Det kan t.ex. aktualiseras för fordon som ska användas på det svenska järnvägsnätet med stöd av ett tillfälligt godkännande. Bemyndigandet bör, som *Transportstyrelsen* påpekar, även innefatta en möjlighet att uppställa krav på märkning av fordon med ytterligare nummer och beteckningar än det europeiska fordonsnumret. Det gäller främst i de fall det av andra EU-rättsakter framgår att fordon ska märkas med sådana nummer eller beteckningar och en sådan EU-reglering antingen kräver genomförande i svensk lag eller kompletterande föreskrifter.

12.2.13 Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

Regeringens förslag: Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att fordonet har

- godkänts samt registrerats och märkts eller godkänts tillfälligt,
- fordonet är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och
- fordonet är placerat i tåget enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och TSD.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: En nyhet i direktiv (EU) 2016/797 är att det järnvägsföretag som ska utföra trafik med ett visst fordon dessförinnan ska genomföra vissa kontroller av fordonet. Innan fordonet används inom det område för användning som anges i godkännandet, ska järnvägsföretaget enligt artikel 23 i direktivet ha kontrollerat att fordonet har godkänts i enlighet med bestämmelserna i direktivet och att det har registrerats i ett fordonsregister. Vidare ska järnvägsföretaget ha kontrollerat att fordonet är kompatibelt med infrastrukturen på den rutt, dvs. sträcka, som det ska användas på. Denna kontroll ska utföras med

utgångspunkt i uppgifter i infrastrukturregistret, tillämpliga TSD eller information som tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren. Slutligen ska järnvägsföretaget kontrollera att fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning som det ska användas i. Kontrollen ska utföras i förhållande till järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och tillämplig TSD, dvs. TSD Drift och trafikledning. I samband med kontrollerna får också prover på järnvägsnätet utföras. Detta ska ske i samarbete mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren, som har en skyldighet att "anstränga sig" för att se till att eventuella prover kan äga rum inom tre månader från järnvägsföretagets begäran. Mer detaljerade regler bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen. Något sådant särskilt bemyndigande i järnvägstekniklagen som föreslås i promemorian behövs därför inte.

13 Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem

13.1 Godkännande för ibruktagande

13.1.1 Grundläggande krav

Regeringens förslag: Järnvägsinfrastruktur och fordon ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan de får tas i bruk.

Det ska krävas ett nytt godkännande av redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett godkänt fordon efter en väsentlig ombyggnad.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som utgör en väsentlig ombyggnad.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås ett bemyndigande att meddela föreskrifter om godkännanden och om förfaranden som ska tillämpas vid prövning av godkännanden samt om innehåll och villkor i ett godkännandebeslut.

Remissinstanserna: *Trafikverket, SJ AB* och *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega/Tågföretagen)* har invändningar mot promemorians definition av fordon. *SJ AB* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* påpekar att fordon i vissa fall har ombordbaserad trafikstyrning och signalering och att detta bör vara ett krav för att få använda fordonet på viss järnvägsinfrastruktur. *Transportstyrelsen* anser att det bör anges i lagen att tillsynsmyndigheten avgör när det krävs ett nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon samt vad som är att anse som en väsentlig ombyggnad. Det bör enligt *Transportstyrelsen* också lämnas ett bemyndigande att meddela föreskrifter om godkännanden samt klargöras hur principen om ömsesidigt erkännande förhåller sig till att nytt godkännande får krävas för fordon som redan är godkända enligt

järnvägstekniklagen eller i en annan medlemsstat. Vidare har Transportstyrelsen önskemål om att det ska anges att tillsynsmyndigheten prövar om godkännande av nybyggd infrastruktur behövs i stället för att meddela undantag från krav på sådant godkännande. *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* befarar att förslaget kan uppfattas som att reglerna i järnvägstekniklagen om godkännande av fordon även ska gälla för fordon som används för historiska ändamål eller turiständamål och som enbart används på funktionellt avskilda järnvägsnät.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Av hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen framgår att delsystem får tas i bruk endast efter tillsynsmyndighetens godkännande. Det gäller för delsystem oavsett om de hänför sig till järnvägsinfrastruktur eller till fordon. Angående delsystem, se avsnitt 11. Det finns också särskilda regler för fordonsgodkännanden i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen, men bestämmelserna relaterar till grundbestämmelsen om krav på tillsynsmyndighetens godkännande för att få ta i bruk de delsystem som fordonet består av.

Föreslagen ordning

I och med direktiv (EU) 2016/797 införs en ny ordning där godkännande krävs för fasta installationer på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och för fordon som används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Regleringen i direktivet bör föras in i järnvägstekniklagen. För järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen bör det införas en nationell reglering för godkännande av järnvägsinfrastruktur och för godkännande av fordon i lagen om nationella järnvägssystem.

Järnvägsinfrastruktur och fordon som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem bör, där det är möjligt, undantas från krav som ställs i EU-rätten men utan att göra avkall på säkerheten. Från tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen bör det göras undantag för fordon som används för historiska ändamål (museifordon) eller turiständamål. Dock bör dessa fordon, när de används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät, tekniskt godkännas enligt reglerna i lagen om nationella järnvägssystem men omfattas av järnvägssäkerhetslagens bestämmelser när det gäller säkerhet.

Utgångspunkten är att godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem krävs för fordon som omfattas av dess tillämpningsområde. För fordon som har ett godkännande enligt järnvägstekniklagen bör det gälla att godkännandet även gäller för trafik på järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, exempelvis industrispår. Det kan exempelvis handla om att ett fordon används inom Europeiska unionens järnvägssystem men sedan fortsätter utanför unionens järnvägssystem in på ett sidospår. Infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem för det aktuella industrispåret kan dock innehålla särskilda krav som i sin tur medför att fordonet behöver uppfylla vissa specifika egenskaper för att det ska kunna användas säkert på den aktuella järnvägsinfrastrukturen. I avsnitt 10.3.3

redogörs närmare för nationellt infrastrukturtillstånd. Det kan inte heller uteslutas att det i vissa fall kan behövas ett nytt godkännande för fordon som är godkända enligt andra regler än reglerna i lagen om nationella järnvägssystem och som ska användas för trafik på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Ett sådant nytt godkännande behöver dock inte föranleda någon mer ingående prövning. *Transportstyrelsen* anser att innebörden av vilka specifika förutsättningar som avses för ett sådant godkännande är oklar och att det bör klargöras hur en sådan ordning stämmer överens med ömsesidigt erkännande enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Principen om ömsesidigt erkännande som *Transportstyrelsen* hänvisar till innebär exempelvis att godkännande av ett fordon, som har utfärdats av en medlemsstats myndigheter, ska gälla också i övriga EU- och EES-länder. Det skulle kunna avse situationer som omfattar järnvägsnät utanför Europeiska unionens järnvägssystem, där förutsättningarna för att uppfylla säkerhetskraven kräver att fordonet är anpassat på ett visst sätt. I en sådan situation kan det argumenteras för att ett nytt godkännande, oavsett principen om ömsesidigt godkännande, bör krävas för att uppfylla säkerhetskraven.

Nytt godkännande efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon

Efter en väsentlig ombyggnad av redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett redan godkänt fordon bör det krävas ett nytt godkännande. I fråga om järnvägsinfrastruktur bör det gälla för såväl infrastruktur som är godkänd enligt lagen om nationella järnvägssystem som markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som är godkända enligt äldre lagstiftning. Det föreslås en övergångsbestämmelse till lagen om nationella järnvägssystem där det anges att ett godkännande att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av, dvs. de markbaserade delsystemen och spåranläggningar som beslutats före lagens ikraftträdande, fortfarande ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för det godkännandet. Dock bör det krävas ett nytt godkännande av järnvägsinfrastrukturen efter en väsentlig ombyggnad.

Det bör också krävas ett nytt godkännande av ett redan godkänt fordon efter en väsentlig ombyggnad. Detta bör gälla fordon som är godkända enligt lagen om nationella järnvägssystem, fordon som är godkända enligt äldre lagstiftning, fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen och fordon som är godkända av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för det godkännandet.

Bemyndiganden

Närmare reglering om godkännanden kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande behöver därför inte införas i lagen. Däremot bör det införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela

föreskrifter om vad som avses med väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur och fordon.

13.1.2 Krav för godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon

Regeringens förslag: Järnvägsinfrastruktur och fordon ska uppfylla kraven på säkerhet för att godkännas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om kraven på säkerhet.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås även krav på tillgänglighetsanpassning av järnvägsinfrastruktur och fordon för personer med funktionsnedsättning med ett anslutande bemyndigande om att få meddela föreskrifter om sådan anpassning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att bestämmelsen om krav på säkerhet och tillgänglighet bör kompletteras så att det framgår att järnvägsinfrastruktur och fordon ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* påpekar att krav på tillgänglighetsanpassning är svåra att tillgodose i den verksamhet som bedrivs av museijärnvägar. Ett sådant krav skulle riskera att historiska miljöer inte bevaras. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att det finns flera typer av tillgänglighetsanpassning som kan komma i fråga och förespråkar därför en öppen formulering om krav på tillgänglighet införs.

Skälen för regeringens förslag: I den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem bör det krävas att de väsentliga krav som framgår av direktiv (EU) 2016/797 är uppfyllda för att ett godkännande ska beviljas. När det gäller lagen om nationella järnvägssystem saknas anledning att uppställa andra krav än krav på säkerhet, dvs. endast sådana krav som är nödvändiga för järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem bör ställas. I promemorian föreslås att det även ”bör lämnas en öppning” för krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Vidare konstateras att det i lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik och förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om sådan anpassning. Anledningen till att det i promemorian föreslås en reglering om tillgänglighetsanpassning utöver gällande reglering i nämnda lag och förordning uppges vara att möjligheterna att ställa sådana krav behöver tydliggöras. Regeringen konstaterar dock att det inte framkommer huruvida gällande reglering i ovan nämnda lag och förordning har lett till problem vid tillämpningen eller vad som skulle underlätta tillämpningen av reglerna i fråga. Förslaget i promemorian föranleder därför inte någon vidare hantering inom ramen för detta författningsarbete.

Syftet med att göra en uppdelning i en järnvägstekniklag och en lag om nationella järnvägssystem är att inte ställa fler krav än behövt och därmed minska kostnaderna för järnvägssystem som inte omfattas av unionslagstiftning, dock utan att göra avkall på säkerheten i

järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det bör samtidigt framhållas att kraven som ställs på säkerhet måste vara proportionella, icke-diskriminerande och välavvägda. Vidare kan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster behöva beaktas.

Det bör införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter med mer preciserade krav på säkerhet som ska vara uppfyllda för att få beviljas ett godkännande för ibruktagande av järnvägsinfrastruktur och fordon.

Tidsfrister för prövning av godkännanden

När det gäller tidsfrister för prövning av godkännanden finns utrymme för att antingen tillämpa allmänna bestämmelser i 9 § förvaltningslagen om att förvaltningsärenden ska avgöras så snabbt, enkelt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts eller att reglera tiderna för handläggning i specialförfattning. I artikel 18.5 i direktiv (EU) 2016/797 framgår att den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda godkännandet för ibruktagande av fasta installationer eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information. En motsvarande bestämmelse finns för meddelande av beslut om godkännande av fordon för att få släppas ut på marknaden i artikel 21.6 i direktivet och i den genomförandeakt som har antagits enligt artikel 21.9 i direktivet, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545. Dessa tidsfrister föreslås föras in i järnvägstekniklagen, där det alltså kommer att finnas fasta tidsfrister som måste följas när det gäller godkännanden. När det gäller tidsfrister för prövning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem kan frågan lämpligen regleras i föreskrifter på lägre nivå än lag.

Tillsynsmyndigheten bör vid handläggning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem kunna använda sig av samma handläggningsfrister som enligt järnvägstekniklagen, dvs. fyra månader från mottagandet av all relevant information. Det torde vara en fördel för samtliga inblandade om godkännandeprocesserna enligt järnvägstekniklagen och lagen om nationella järnvägssystem liknar varandra när det gäller tidsfrister, såväl vid den praktiska hanteringen hos tillsynsmyndigheten som vid uppföljning av hur de båda processerna fungerar.

13.1.3 Tillfälligt godkännande

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon om tillämpliga villkor och tillräckliga krav på säkerhet är uppfyllda. Detsamma ska gälla om det behövs för att tillsynsmyndigheten ska kunna göra en slutlig bedömning av om kraven på säkerhet är uppfyllda för att bevilja ett godkännande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden även i andra fall.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att tillfälliga godkännanden begränsas till när prov av järnvägsinfrastruktur eller av fordon behöver göras.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* uppger att det finns behov av att kunna bevilja tillfälliga godkännanden även av andra skäl än i samband med prov av järnvägsinfrastruktur eller fordon. *Trafikverket* påpekar vikten av att kraven på säkerhet är uppfyllda inför varje typ av prov av järnvägsinfrastruktur och fordon.

Skälen för regeringens förslag: Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att prov av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon ska kunna utföras inför ett godkännande. Det kan t.ex. handla om prov inför ett nytt godkännande efter en väsentlig ombyggnation. *Transportstyrelsen* efterfrågar en reglering som möjliggör att kunna meddela tillfälliga godkännanden även utan samband med prov. *Transportstyrelsen* uppger att exempelvis ett godkännande av järnvägsinfrastruktur delvis baseras på besiktningssunderlag som delges tillsynsmyndigheten först efter det att exempelvis anläggningen har tagits i bruk och bedömer att till dess erforderlig dokumentation kommit in till myndigheten behövs ett tillfälligt godkännande av anläggningen i fråga. *Transportstyrelsen* pekar också på att det kan finnas behov av att bevilja tillfälligt godkännande i samband med s.k. passiv transport av fordon. En passiv transport innebär att ett fordon förflyttas en viss sträcka och på egna hjul rullar med i ett tåg.

Regleringen om tillfälliga godkännanden bör även avse andra situationer än nödvändiga prov för att kunna bedöma om kraven på säkerhet är uppfyllda inför ett godkännande av järnvägsinfrastruktur eller av fordon. Det bör införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om att tillfälliga godkännanden ska få beviljas även i sådana andra situationer.

13.1.4 Villkor

Regeringens förslag: Ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon ska få förenas med de villkor som behövs.

Ett villkor ska meddelas även efter det att ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande har meddelats. Det ska också kunna ändras.

Om redan godkänd eller tillfälligt godkänd järnvägsinfrastruktur eller redan godkända eller tillfälligt godkända fordon ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkor, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Det bör finnas en möjlighet att förena ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon med de villkor som behövs ur säkerhetssynpunkt. Om det efter ett godkännande görs sådana ändringar att det kan antas påverka förhållanden i redan meddelade villkor, bör förändringen anmälas till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan innebära att ett nytt godkännande av järnvägsinfrastrukturen eller fordonet krävs, att befintliga villkor ändras eller att nya villkor meddelas.

13.2 Tredjepartsgranskning

13.2.1 En utomstående granskares bedömning

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd utomstående granskare i ett ärende om godkännande. Den utomstående granskaren ska granska en ansökan i de avseenden och i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om de krav som ska vara uppfyllda för godkännande av en utomstående granskare.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian används begreppet oberoende granskare. Promemorian innehåller även förslag om att det ska införas ett generellt bemyndigande om att få meddela föreskrifter om oberoende granskare.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* befarar att kravet på oberoende granskare kommer att innebära ökad administration men framförallt en kostnadsökning som museijärnvägarna sällan har utrymme för att klara av. *Transportstyrelsen* anser att det bör klargöras om den utomstående granskarens verksamhet som föreslås i promemorian utgör myndighetsutövning.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten bör få kräva att sökanden i ett ärende om godkännande anlitar en av myndigheten godkänd utomstående granskare. Granskarens uppgift är att granska ärendet i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer. En sådan granskning utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om nödvändiga krav är uppfyllda inför tillsynsmyndighetens beslut i ett ärende om godkännande. Det handlar om en sådan tredjepartsgranskning som förekommer i godkännandearbetsprocessen redan i dag. I *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116)* om godkännande av delsystem för järnväg anges att en sådan granskare kan vara en fysisk eller juridisk person som är oberoende från den sökande och har vederbörlig kompetens för uppgiften att intyga ett järnvägsfordons säkerhetsmässiga samverkan med järnvägsinfrastrukturen eller andra trafiksäkerhetspåverkande funktioner.

När det gäller den närmare regleringen av en utomstående granskare enligt lagen om nationella järnvägssystem så bör det införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om de krav som ska vara

uppfylla för tillsynsmyndighetens godkännande av en utomstående granskare. Syftet är att föreskrifterna om en utomstående granskare ska kunna utformas utifrån de behov som tillsynsmyndigheten bedömer som nödvändiga. En utomstående granskare måste vara oberoende från granskningsobjektet för att syftet med tredjepartsgranskningen ska kunna uppnås. Vidare måste tillsynsmyndigheten kunna kräva viss kompetens av den utomstående granskaren. Kraven och processen för att utse en utomstående granskare bör regleras i sådana föreskrifter.

13.2.2 Tystnadsplikt

Regeringens förslag: En utomstående granskare och dess personal ska inte obehörigen få föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i en ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden.

Tystnadsplikt ska inte gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: En utomstående granskare kan i arbetet med ett ärende om godkännande få tillgång till uppgifter om affärs- och driftförhållanden eller tekniska förhållanden. I likhet med vad som föreslås gälla i järnvägstekniklagen för anmälda och utsedda organ bör det även inom ramen för lagen om nationella järnvägssystem gälla tystnadsplikt, men som dock inte ska gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten. I det allmänna verksamheten tillämpas offentlighets- och sekretesslagen i stället för bestämmelsen om tystnadsplikt.

En författningsreglerad tystnadsplikt innebär en begränsning av yttrandefriheten enligt 2 kap. 1 § regeringsformen och artikel 10 i den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Enligt 2 kap. 20–21 §§ regeringsformen får begränsningar i yttrandefriheten endast göras i lag under vissa förutsättningar. En begränsning får endast göras för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den. Av 2 kap. 23 § regeringsformen framgår vidare att yttrandefriheten endast får begränsas för vissa särskilda angivna ändamål bl.a. med hänsyn till rikets säkerhet, enskildas anseende, privatlivets helgd eller om särskilt viktiga skäl föranleder det.

Vid bedömning av behovet av att ställa krav på tystnadsplikt för en oberoende granskare bör intresset av att uppgifter obehörigen röjs vägas mot den utomstående granskarens intresse av yttrandefrihet. För enskilda verksamhetsutövare vars uppgifter granskas är det dock av stor betydelse att uppgifter om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden skyddas samtidigt som det är av betydelse att vederbörlig kompetens säkerställs för uppgiften att intyga ett järnvägsfordons säkerhetsmässiga samverkan med järnvägsinfrastrukturen eller andra trafiksäkerhetspåverkande funktioner kan godkännas. Syftet med bestämmelsen om tystnadsplikt är bl.a. att uppgifter som behandlas av en utomstående granskare inte ska få ett sämre skydd när de hanteras i dennes enskilda

verksamhet än när motsvarande hantering sker hos en myndighet. Sammantaget anser regeringen att förslaget om att krav på tystnadsplikt ska gälla för en utomstående granskare är proportionerlig i förhållande till såväl yttrandefriheten enligt regeringsformen som Europakonventionen.

Bestämmelsen bör inte förenas med några särskilda sanktioner, vilket innebär att den allmänna bestämmelsen om brott mot tystnadsplikt enligt 20 kap. 3 § brottsbalken blir tillämplig.

13.2.3 Återkallelse av godkännande

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få återkalla ett godkännande om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten meddelar godkännanden av järnvägsinfrastruktur och fordon och bör kunna återkalla ett godkännande när förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllt. Järnvägsinfrastruktur ska för att kunna godkännas ha utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att den uppfyller de krav på säkerhet som framgår av lagen om nationella järnvägssystem och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

För fordon gäller att fordonet ska ha utformats och byggts på ett sådant sätt att det uppfyller de krav på säkerhet som framgår av lagen om nationella järnvägssystem och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

Grunden för återkallelse bör vara att de föreskrivna krav på säkerhet som låg till grund för godkännandet inte längre är uppfyllda. Prövningen ska avse de förutsättningar för godkännandet som gällde vid godkännandebeslutet (jfr prop. 2010/11:160 s. 66 f. och 90). Om det i stället visar sig vara brister som uppkommit senare på grund av exempelvis eftersatt underhåll, bör andra åtgärder än återkallelse av godkännandet vidtas av tillsynsmyndigheten.

Närmare regler om återkallelse av godkännanden kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

13.2.4 Skyldigheter innan fordon används

Regeringens förslag: Efter det att ett fordon har godkänts, men innan fordonet används, ska det på fordonsinnehavarens begäran registreras i ett register över fordon som förs av tillsynsmyndigheten eller i det register som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Tillsynsmyndigheten ska i samband med registrering tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en beteckning som ska föras in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret eller beteckningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från krav på registrering och märkning av fordon.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås inte att ett fordon även kan märkas med en annan beteckning än ett fordonsnummer.

Remissinstanserna: *Museibanornas Riksorganisation (MRO)* anser att fordon som uteslutande används för historiska ändamål eller turiständamål bör undantas från kravet att märka fordonet med nummer på ett sådant sätt att fordonets historiska utseende ändras. *Transportstyrelsen* påpekar att ibland behöver märkning av fordon ske med andra beteckningar än ett fordonsnummer.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande reglering i järnvägslagen ska järnvägsfordon vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet. Kravet på registrering och märkning följer av EU-reglering, se propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 72 f., 111 f. och 119). Se även propositionen Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll (prop. 2010/11:160 s. 35 f., 52 f., 86 f. och 91 f.).

I likhet med vad som föreslås gälla för fordon enligt järnvägstekniklagen bör fordon, som används enligt lagen om nationella järnvägssystem, som huvudregel registreras i ett fordonsregister. För närvarande ansvarar tillsynsmyndigheten för det nationella fordonsregistret. I denna lagrådsremiss föreslås att tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att bestämma att registrering ska ske i ett annat register. Vidare bör fordonen märkas med ett fordonsnummer eller en annan beteckning som tilldelas av tillsynsmyndigheten vid registreringen. Det bör vara fordonsinnehavaren som begär registrering och ser till att märka fordonet. Fordonsinnehavare är den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik.

Det finns ingen skyldighet att följa EU-regleringen kring registrering och märkning när det gäller järnvägssystem som omfattas av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem. Kraven på registrering och märkning bör i stället regleras i lagen om nationella järnvägssystem. En fordonsinnehavare som omfattas av kravet på registrering och märkning av fordon bör dessutom vara skyldig att fortlöpande till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Bemyndiganden

Det kan finnas skäl att undanta vissa fordon från kravet på registrering och märkning. Det bör införas ett bemyndigande i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om undantag dels från krav på registrering, dels från krav på märkning av fordon.

14 Redovisning av järnvägsverksamhet och krav på infrastrukturförvaltares oberoende

14.1 Särskilda redovisningskrav

Regeringens förslag: Nuvarande regler i järnvägslagen om redovisning av järnvägsverksamhet flyttas med begränsade ändringar över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Redovisning av järnvägsverksamhet regleras för närvarande i 4 kap. järnvägslagen. Genom reglerna i kapitlet genomförs artikel 6 i direktiv 2012/34/EU. I artikeln uppställs krav på redovisningsmässig åtskillnad och transparens för att ge förutsättningar att upptäcka och motverka betalningsströmmar och korssubventionering mellan olika verksamheter inom ett företag. En redovisningsmässig åtskillnad ska göras mellan dels transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur, dels tillhandahållande av godstransporter och persontransporter.

I 4 kap. järnvägslagen uppställs därför krav på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver både transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur ska upprätta separata redovisningar, s.k. särredovisning. Vidare får allmänna medel som betalas ut till den ena av dessa två verksamheter inte föras över till den andra, för vilken de allmänna medlen inte är avsedda (4 kap. 1 §). Ett järnvägsföretag som bedriver både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska också särredovisa verksamheterna. Betalas allmänna medel ut till en verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst, ska dessa medel redovisas separat i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning (EG) nr 1370/2007. Allmänna medel som betalas ut för persontransporttjänster får inte överföras till exempelvis en verksamhet som innefattar andra transporttjänster eller andra verksamheter som stöden inte är avsedda för. Regleringen bygger på unionens regler om statligt stöd och syftar till att förhindra att offentligt stöd medverkar till snedvridning av konkurrensen på marknaden (4 kap. 1 a §). Den som är skyldig att särredovisa verksamheten ska också offentliggöra redovisningen (4 kap. 1 b §).

Den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel undantas från de beskrivna särredovisningskraven (4 kap. 2 § första stycket). Vidare gäller skyldigheten att särredovisa inte verksamhet vid lokala eller regionala fristående järnvägsnät som endast är avsedda för person- eller museitrafik (4 kap. 2 § andra stycket). Avslutningsvis gäller skyldigheten att särredovisa inte heller för verksamhetsutövare som, utan att ta emot

offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med järnvägstjänster (4 kap. 2 § tredje stycket).

I 4 kap. järnvägslagen finns det även regler om tjänsteleverantörers separata räkenskaper och oberoende samt bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter (4 kap. 2 a och 3 §§).

Föreslagen ordning

De ovan redovisade reglerna om redovisning av järnvägsverksamhet överensstämmer med regleringen i direktiv 2012/34/EU. Reglerna bör därför med vissa i huvudsak redaktionella och lagtekniska ändringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Enligt nuvarande regler ska allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007, i den ursprungliga lydelsen. Det betyder att det hänvisas till en viss lydelse av förordningen. Om förordningen ändras, måste även lagen ändras. Det är dock fråga om en ren upplysningsbestämmelse. Bedömningen görs därför att skäl saknas för att fortsatt ha kvar en statisk hänvisning när bestämmelsen flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Denna bör i stället vara dynamisk.

För närvarande undantas den som bedriver till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel från redovisningsbestämmelserna i lagen. Avsikten är nu att undanta alla järnvägsföretag som bedriver museitrafik från särredovisningskraven (jämför prop. 2003/04:123 s. 103). I samband med en överflyttning av bestämmelserna till järnvägsmarknadslagen bör lydelsen därför ändras i enlighet med detta.

Även verksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät undantas från särredovisningskraven. Det görs i dag och bör fortsatt gälla. Ett undantag från detta undantag görs dock för järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett sådant fristående järnvägsnät och samtidigt står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett annat slags järnvägsnät (i första hand det allmänna järnvägsnätet som förvaltas av Trafikverket). Regeln bör fortsatt finnas kvar. I järnvägsmarknadslagen föreslås dock att regleringen placeras i lagens inledande kapitel (1 kap. 5 §).

Vidare bör, när regleringen flyttas över till järnvägsmarknadslagen, användningen av begrepp ensas. Begreppet offentligt stöd i 4 kap. 2 § tredje stycket järnvägslagen bör ersättas av begreppet allmänna medel för att samma begrepp ska användas i samtliga bestämmelser i kapitlet. Någon skillnad i sak är inte avsedd.

Hittillsvarande bemyndiganden i anslutning till redovisningsbestämmelserna bör begränsas något när de flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Bedömningen görs att de föreskrifter som aktualiseras kan meddelas med stöd av ett bemyndigande om redovisningsskyldighet och bokföring eller som verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

I övrigt föreslås nuvarande bestämmelser om redovisning av järnvägsverksamhet i järnvägslagen flyttas över till

järnvägsmarknadslagen. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 10 f.) och propositionen Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (prop. 2014/15:120 s. 91 f.).

14.2 Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

14.2.1 Bakgrund

Direktiv 2012/34/EU

Syftet med direktiv 2012/34/EU är att öka effektiviteten i järnvägs-systemet och ge förutsättningar för en fungerande och konkurrenskraftig marknad för järnvägstransporter. I direktivet uppställs en rad krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares, tjänsteleverantörers och järnvägsföretags oberoende. Utöver kravet på att olika verksamheter inom ett företag ska redovisas separat (artikel 6), som behandlas i avsnitt 14.1, finns i direktivet krav på viss organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad för tjänsteleverantörer (artikel 13).

Kravet på redovisningsmässig åtskillnad syftar till att möjliggöra övervakning av att ett företag inte ges ekonomiska fördelar genom subventionsströmmar mellan olika verksamheter inom företaget. Kravet på organisatorisk åtskillnad ska säkerställa att den som äger strategiskt viktiga funktioner, t.ex. anläggningar för tjänster, inte ges otillbörligt företräde till dessa. En tjänsteleverantör som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som har en dominerande ställning på den nationella transportmarknaden där tjänsten tillhandahålls, ska därför organisera verksamheten skilt från den dominerande aktörens verksamhet. Tjänsteverksamheten ska vara organiserad på ett sådant sätt att beslut om villkor och tillträde till tjänsten sker oberoende av det dominerande företagets verksamhet.

Ett järnvägsföretag ska ha status som en oberoende operatör som agerar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens behov (artikel 5). 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 tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens (artikel 4). Direktivet innehåller dock inget krav på organisatorisk åtskillnad mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

I direktiv 2012/34/EU finns vidare krav på oberoende i fråga om de s.k. väsentliga uppgifterna i artikel 7. Med väsentliga uppgifter avses beslut om tilldelning av tåglägen samt beslut om uttag och uppbörd av avgifter. Medlemsstaterna ska säkerställa att de väsentliga uppgifterna anförtros företag eller organ som inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Av järnvägslagen framgår därför att den som utför järnvägstrafik inte samtidigt får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, dvs. ett förbud mot vertikal integration. Tillsynsmyndigheten får dock, enligt 6 kap. 2 § järnvägslagen, i enskilda

fall besluta om undantag från detta förbud, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kommer att ske på icke-diskriminerande sätt. I 5 kap. 5 § järnvägsförordningen finns bestämmelser som preciserar i vilka situationer sådana förhållanden inte kan anses föreligga och undantag från förbudet därmed inte beviljas.

Direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet)

Genom direktiv (EU) 2016/2370, som ändrar direktiv 2012/34/EU (ändringsdirektivet), införs ytterligare krav på skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende. Medlemsstaterna ges dock fortsatt rätt att välja mellan olika organisatoriska modeller för infrastrukturförvaltare. Det är därför tillåtet med både vertikal integration och fullständig strukturell åtskillnad mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. För att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende uppställs i artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet krav på skyddsåtgärder i fråga om de väsentliga uppgifterna, trafikledning och planering av underhåll. Vissa av reglerna gäller endast för infrastrukturförvaltare och andra enheter i vertikalt integrerade företag, medan andra gäller för samtliga infrastrukturförvaltare.

Vertikalt integrerade företag är företag där infrastrukturförvaltaren kontrollerar ett järnvägsföretag, företag där infrastrukturförvaltaren kontrolleras av ett järnvägsföretag och företag där infrastrukturförvaltaren kontrolleras av ett företag som också kontrollerar ett järnvägsföretag. Med ett vertikalt integrerat företag avses därutöver även ett företag med skilda och klart avgränsade avdelningar som tillhandahåller infrastrukturförvaltning respektive transporttjänster (artikel 3.31).

Infrastrukturförvaltarens beslutsfattande i fråga om de väsentliga uppgifterna, dvs. kapacitetstilldelning och uttag av avgifter, är grundläggande för att säkerställa ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Ändringsdirektivet innehåller därför krav på skyddsåtgärder för alla infrastrukturförvaltare för att förhindra otillbörlig påverkan på deras beslut i dessa frågor. Kraven på skyddsåtgärder är striktare för de infrastrukturförvaltare som ingår i vertikalt integrerade företag.

Ändringsdirektivet innehåller krav på skyddsåtgärder för alla infrastrukturförvaltare i fråga om allmänt oberoende (artikel 7), oberoende vid utövande av de väsentliga uppgifterna (artikel 7a), opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll (artikel 7b), entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter (artikel 7c) och finansiell insyn (artikel 7d).

14.3 Krav på oberoende för att säkerställa infrastrukturförvaltares opartiskhet

14.3.1 Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende och organisation

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska behandla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Infrastrukturförvaltare ska också vara organisatoriskt och juridiskt åtskilda från järnvägsföretag samt vara organiserade så att de i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Med väsentliga uppgifter avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur.

För infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag ska det även uppställas särskilda krav för att säkerställa oberoende.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Av artikel 7 i direktiv 2012/34/EU, i den ursprungliga lydelsen, framgår att väsentliga uppgifter (kapacitetstilldelning och avgiftsuttag) endast får anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. I järnvägslagen anges därför i 6 kap. 2 § som en huvudregel att den som utför eller organiserar järnvägstrafik inte får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) får dock i enskilda fall besluta om undantag, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt. Transportstyrelsen har meddelat ungefär 20 beslut om undantag, främst till industrier och museiföreningar men även till exempelvis A-Train AB som driver Arlanda Express.

Föreslagen ordning

En grundförutsättning för en fungerande järnvägsmarknad är att järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet ska behandlas på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt av infrastrukturförvaltaren vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Utgångspunkten är att ett sådant opartiskt och icke-diskriminerande agerande kan uppnås genom att det på olika sätt säkerställs att infrastrukturförvaltaren är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Enligt skäl 7 i ändringsdirektivet bör medlemsstaterna ha möjlighet att välja

organisatorisk modell för att uppnå oberoende för infrastrukturförvaltare. Det kan ske genom fullständig strukturell åtskillnad mellan å ena sidan infrastrukturförvaltare och, å andra sidan, järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Det kan också ske genom att s.k. vertikalt integrerade företag tillåts med de skyddsåtgärder som fastställs i artikel 7–7d i ändringsdirektivet.

Som framgår ovan innebär nuvarande reglering i järnvägslagen enligt huvudregeln krav på strukturell åtskillnad (för den statliga infrastrukturen delades förvaltningen av infrastrukturen och trafikutövningen upp redan 1988 genom att förvaltningen av spåranläggningen bröts ut från SJ och lades över på den då nybildade myndigheten Banverket). Eftersom det i den svenska lagstiftningen finns en möjlighet till undantag från kravet på strukturell åtskillnad, kan det inte hävdas att det uppställs ett fullständigt krav på åtskillnad på det sätt som krävs enligt direktivet. Det finns också aktörer som fortsatt kommer att behöva verka i en vertikalt integrerad organisation. Ett förbud mot vertikal integration är därför inte lämpligt och den ordning som nu gäller med möjlighet att bevilja undantag i enskilda fall överensstämmer inte med den ordning som gäller enligt ändringsdirektivet. Nuvarande 6 kap. 2 § järnvägslagen bör därför inte flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet innehåller flera krav (skyddsåtgärder) som ska säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende. Det gäller både allmänna krav som avser alla infrastrukturförvaltare och särskilda krav för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag.

Kraven bör i järnvägsmarknadslagen införas i två olika kapitel: ett kapitel som ska tillämpas av samtliga infrastrukturförvaltare (4 kap.), både fristående infrastrukturförvaltare och infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag, och ett kapitel som därutöver gäller för infrastrukturförvaltare i – och i viss utsträckning även för andra enheter i – vertikalt integrerade företag (5 kap.). Om kraven är oförenliga, bör för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag de särskilda kraven i 5 kap gälla. Det kan noteras att det i Sverige endast finns ett fåtal vertikalt integrerade företag på järnvägsområdet.

Huvudregeln bör vara att en infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag. Vad som i direktivets mening avses med juridiskt åtskild är inte helt klart. Den tolkning som ligger närmast är att det ska vara fråga om olika juridiska personer. För en viss typ av vertikalt integrerade företag är ett sådant krav på juridisk åtskildhet inte möjligt att uppfylla (jämför 5 kap. 1 § tredje stycket i den föreslagna järnvägsmarknadslagen) och de särskilda reglerna i 5 kap. ska då gälla. (se avsnitt 14.4.2). Som ytterligare exempel på regler som är oförenliga i kapitlen kan nämnas det låneförbud som gäller mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt de allmänna reglerna i 4 kap. Ett lån mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag, t.ex. till ett järnvägsföretag, är tillåtet om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor, dvs. beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsränta och på villkor som återspeglar enhetens egen riskprofil.

En infrastrukturförvaltare ska också vara organiserad så att den i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet (artikel 7a.1 i

ändringsdirektivet). Med väsentliga uppgifter avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. I begreppet innefattas även uppgiften att bedöma om det finns tillgänglig infrastrukturkapacitet som kan fördelas. I beslutsfattande som rör uttag av avgifter ingår fastställelse och uppbörd av avgifter. Syftet är att beslut om tillträde eller andra tillträdesvillkor inte får fattas eller påverkas av den eller de som kan ha ett intresse av att förhindra tillträdet för en konkurrent (jämför prop. 2014/15:120 s. 96). Av artikel 7.2a i ändringsdirektivet framgår också att ett järnvägsföretag inte får ha något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. Detta krav bedöms ligga inom ramen för kravet på oberoende i fråga om väsentliga uppgifter. En infrastrukturförvaltare kan alltså inte stå under ett avgörande inflytande av ett järnvägsföretag eller någon annan och samtidigt uppfylla oberoendekravet. Någon särskild reglering om detta behövs därför inte.

I direktivet finns också bestämmelser om krav på infrastrukturförvaltares oberoende, varav delar bör genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter. Bemyndigandet är avsiktligt vitt formulerat och bör avse samtliga regler som uppställs eller kan komma att uppställas i EU-direktiv i syfte att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

14.3.2 Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

Regeringens förslag: En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse ska inte få vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Ledamoten ska inte samtidigt få vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

En infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och de befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

En infrastrukturförvaltare ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Inlandsbanan AB* påpekar att förbudet mot att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse inte är förenligt med att ett vertikalt integrerat

företag kan organiseras i avgränsade avdelningar som inte utgör separata juridiska personer.

Skälen för regeringens förslag

Intressekonflikter

Enligt artikel 7.1 tredje stycket i ändringsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att ledamöterna i infrastrukturförvaltares styrelser och de chefer som rapporterar direkt till styrelser agerar på ett icke-diskriminerande sätt och att deras opartiskhet inte påverkas av någon intressekonflikt. Vad som avses med en intressekonflikt anges inte närmare. I skälen i ingressen till ändringsdirektivet ges dock viss ledning. Av skäl 9 framgår att medlemsstaterna bör inrätta en nationell ram för bedömning av intressekonflikter. Inom denna ram bör beaktas sådana personliga, finansiella, ekonomiska och yrkesmässiga intressen som på ett otillbörligt sätt skulle kunna påverka infrastrukturförvaltarens opartiskhet. De intressekonflikter som i detta sammanhang får anses relevanta gäller befattningshavarens förhållande till järnvägsföretag och andra som kan ansöka om infrastrukturkapacitet på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät. Genom regleringen ska intressekonflikter som en person kan ha på grund av t.ex. ägande eller andra intressen i ett annat företag förhindras.

Härutöver framgår av artikel 7a.2c i ändringsdirektivet att medlemsstaterna ska säkerställa att rörligheten hos de personer som ansvarar för väsentliga uppgifter (dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och uttag av avgifter) inte skapar intressekonflikter. Syftet med bestämmelsen torde vara att befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter hos en infrastrukturförvaltare inte ska påverkas i sitt beslutsfattande av sin relation med en tidigare eller kommande arbetsgivare. Dessa personers agerande ska vara opartiskt och icke-diskriminerande i förhållande till alla sökande.

För att införa direktivets krav bör i järnvägsmarknadslagen införas en regel som innebär att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte ska få vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet. Det bör också av bestämmelsen framgå att styrelseledamoten ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

I fråga om personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter bör ansvaret läggas på infrastrukturförvaltaren att säkerställa att de inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de också agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Vem som är den befattningshavare som *ansvarar* för de väsentliga uppgifterna hos en infrastrukturförvaltare bör avgöras från fall till fall. Huruvida även de som fattar enskilda beslut om kapacitetstilldelning omfattas, t.ex. de som fattar beslut om tilldelning av s.k. ad hoc-tåglägen under tågplanens löptid, är en bedömningsfråga.

Kraven i direktivet omfattar både offentliga och privata infrastrukturförvaltare. Det kan noteras att Trafikverket i egenskap av

statlig förvaltningsmyndighet också omfattas av allmänna krav på icke-diskriminering. Enligt 1 kap. 9 § regeringsformen ska förvaltningsmyndigheter beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saktlighet och opartiskhet. Anställda vid Trafikverket omfattas också av jävsregler i 6–18 §§ förvaltningslagen och regler om förtroendeskadande bisysslor i 7–7d §§ lagen (1994:260) om offentlig anställning. Även om det skulle kunna hävdas att direktivets regelverk i fråga om befattningshavare vid Trafikverket kan anses delvis genomfört, bör för att genomföra direktivet i det här fallet införas regler som gäller för samtliga de infrastrukturförvaltare som ska omfattas av järnvägsmarknadslagen.

Dubbla roller i infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags styrelser

Enligt artikel 7.3 i ändringsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa att en person inte samtidigt kan vara ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse och ett järnvägsföretags styrelse, eller samtidigt ansvara för att fatta beslut om väsentliga uppgifter och vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

I järnvägsmarknadslagen bör det införas en bestämmelse av innebörden att en styrelseledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara styrelseledamot i ett järnvägsföretags styrelse. *Inlandsbanan AB* pekar dock på att detta inte kan gälla i sådana vertikalt integrerade företag som består av avdelningar, som inte är separata juridiska personer, varav en är infrastrukturförvaltare och en eller flera tillhandahåller transporttjänster (5 kap. 1 § tredje stycket järnvägsmarknadslagen). Som framgår ovan föreslås bland annat mot denna bakgrund en generell bestämmelse i järnvägsmarknadslagen som innebär att i de fall sådana allmänna krav för infrastrukturförvaltare (4 kap.) är oförenliga med de särskilda krav som uppställs för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag, gäller de särskilda kraven för vertikalt integrerade företag. Vidare föreslås att infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte samtidigt kan vara styrelseledamöter i ett järnvägsföretags styrelse. Enligt lagen om offentlig anställning är arbetsgivare skyldiga att informera sina anställda om vilka förhållanden som kan göra en bisyssla otillåten. Arbetstagararen är, på begäran av arbetsgivaren, också skyldig att upplysa arbetsgivaren om sina bisysslor. Kollektivavtal reglerar ofta rätten till bisyssla. Det får därför förutsättas att myndigheter, kommuner och även företag redan har rutiner för att fånga upp om en person har eller under anställningen får ett annat uppdrag.

När det gäller en styrelsemyndighet, t.ex. Trafikverket, utser regeringen styrelseledamöterna enligt 10 § myndighetsförordningen (2007:515). Regeringen ska därmed se till att lagen följs i detta avseende.

14.3.3 Infrastrukturförvaltares opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-
--

diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt nuvarande reglering i 6 kap. 1 § första stycket järnvägslagen är en infrastrukturförvaltare skyldig att på ansökan tilldela infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Kravet syftar på alla delar av den tilldelningsprocess som regleras i kapitlet. Genom ändringsdirektivet specificeras kravet för varje del av processen. Det uppställs t.ex. ett särskilt krav på infrastrukturförvaltare att agera opartiskt vid trafikledning och planering av underhåll med syfte att undvika snedvridning av konkurrensen (artikel 7b). Med trafikledning avses den operativa ledningen av tågrörelserna. I normalfallet ska trafiken ledas så att trafiken fungerar och tågplanen kan upprätthållas genom signaler och växlar. Genom trafikledningen ska också alla avvikelser som uppstår på grund av mindre eller större förseningar hanteras. Här blir det fråga om kapacitetstilldelningsbeslut i realtid, när trafikledningen beslutar vilket tåg som ska få företräde framför ett annat och vilken prioritering som då ska gälla. Trafikledning och planering av underhåll pekas i ändringsdirektivet även ut som uppgifter som regleringsorganet särskilt ska övervaka för att säkerställa att infrastrukturförvaltarens verksamhet inte leder till diskriminering mellan järnvägsföretagen (artikel 56).

Av artikel 7b.2 framgår att medlemsstaterna ska se till att alla järnvägsföretag har tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ett järnvägsföretag ytterligare tillträde till trafikledningsprocessen, ska sådant tillträde beviljas på lika villkor till alla berörda järnvägsföretag.

Därutöver ska medlemsstaterna säkerställa att personer som ansvarar för beslut om trafikledning och planering av underhåll inte påverkas av någon intressekonflikt. Tanken är att om infrastrukturförvaltare säkerställer att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll agerar på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt, ska otillbörliga intressekonflikter kunna undvikas. Hur en infrastrukturförvaltare ska säkerställa detta ger dock direktivet inget svar på. Viss ledning ges i skäl 9 i ändringsdirektivet, där det anges att personliga, ekonomiska och yrkesmässiga intressen bör beaktas. En infrastrukturförvaltare bör därför säkerställa att det hos berörda befattningshavare inte finns sådana personliga intressen som kan påverka denne att agera partiskt och diskriminerande.

Enligt artikel 7b.3 i ändringsdirektivet ska infrastrukturförvaltare också samråda med järnvägsföretag och andra sökande om den långsiktiga planeringen av underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren ska, så långt som möjligt, ta hänsyn till de betänkligheter som framförs i samrådet. Regler om infrastrukturförvaltares skyldigheter att informera och samråda kring underhållsarbeten finns även på andra ställen i direktiv 2012/34/EU. Utöver den nämnda bestämmelsen i artikel 7b.3 uppställs krav på information om sannolika behov av kapacitet för att utföra underhåll i samråd kring beskrivningen av järnvägsnätet i artikel 27 och bilaga IV. Kommissionen har också antagit ett delegerat beslut som ersätter bilaga VII till direktiv 2012/34/EU (kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde). Det direkt tillämpliga beslutet innehåller en tidsplan för tilldelningsförfarandet och detaljerade bestämmelser som anger när en infrastrukturförvaltare ska informera och samråda kring tillfälliga begränsningar av järnvägslinjers kapacitet, t.ex. på grund av infrastrukturarbeten. Sådana kapacitetsbegränsningar som det informeras och samråds kring i enlighet med kommissionens beslut får normalt anses uppfylla kraven på information och samråd enligt artikel 7b.3.

Sammanfattningsvis bör det för att genomföra artikel 7 b i ändringsdirektivet i järnvägsmarknadslagen införas en bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Infrastrukturförvaltaren ska också säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. I detta ligger t.ex. att alla berörda järnvägsföretag ska ges samma tillträde till processen för trafikledning och i händelse av störningar ska ges samma tillgång till relevant information samt att det sker samråd kring planering av underhåll med alla berörda järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt.

Direktivets närmare krav bör i första hand meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Som framgår ovan föreslås också ett generellt bemyndigande om rätt att meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (avsnitt 14.3.1). Något särskilt bemyndigande i fråga om infrastrukturförvaltares opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll, som föreslås i promemorian, behövs därför inte.

14.3.4 Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltares uppgifter

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska få uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

- opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,
- kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas, och
- den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås det dock även en särskild bestämmelse om infrastrukturförvaltares möjlighet att dela sina uppgifter med annan infrastrukturförvaltare.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7.1 i ändringsdirektivet ska en infrastrukturförvaltare ansvara för drift, underhåll, modernisering och utveckling av sitt järnvägsnät. I artikel 7c anges förutsättningarna för att infrastrukturförvaltaren ska kunna lägga ut uppgifterna på entreprenad eller dela uppgifterna med en annan infrastrukturförvaltare. Enligt artikel 7c.1a får infrastrukturförvaltaren lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet förutsatt att denna enhet inte är ett järnvägsföretag, inte kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Enligt artikel 7c.1b får infrastrukturförvaltaren lägga ut utförandet av arbeten och relaterade uppgifter som rör utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Vilken skillnad som avses mellan att ”lägga ut uppgifter på entreprenad” och ”lägga ut utförandet av arbeten” i artikeln är oklart. I båda fallen ska infrastrukturförvaltare säkerställa att det inte uppstår intressekonflikter och att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Infrastrukturförvaltaren ska behålla sin rätt att kontrollera och bära det yttersta ansvaret för utförandet av de uppgifter som anges i artikel 3.2, dvs. drift, underhåll och modernisering samt utveckling av järnvägsinfrastrukturen i enlighet med nationell rätt. Den som utför väsentliga uppgifter, dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, ska uppfylla ett flertal av de krav som i direktivet uppställs för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7, 7a, 7b och 7d).

En skillnad mellan de uppgifter som regleras i artikel 7c.1a och 1b handlar om vilka uppgifter som kan läggas ut på ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Till sådana företag får infrastrukturförvaltare – med en motsatsvis läsning – inte lägga ut driften av järnvägsinfrastrukturen, dvs. väsentliga uppgifter och trafikledning. Sammanfattningsvis bör det i järnvägsmarknadslagen anges under vilka förutsättningar det är möjligt för en

infrastrukturförvaltare att lägga ut driften av järnvägsinfrastrukturen på någon annan. En infrastrukturförvaltare bör alltså få uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas, kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas och den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Det bör påpekas att detta gäller marknadsregleringen. En infrastrukturförvaltare som anlitar andra för att utföra uppgifter måste också beakta de säkerhetsmässiga konsekvenserna i förhållande till reglerna i järnvägssäkerhetslagen.

Dela uppgifter mellan infrastrukturförvaltare

När det är lämpligt, framför allt av effektivitetsskäl, får infrastrukturförvaltning delas mellan olika infrastrukturförvaltare (skäl 16 i ändringsdirektivet). Det betyder att en infrastrukturförvaltares uppgifter, trots vad som anges i artikel 7c.1, får utföras av andra infrastrukturförvaltare (artikel 7c.2). Det krävs dock att båda infrastrukturförvaltarna (eller samtliga) uppfyller de krav som uppställs på infrastrukturförvaltare och tar fullt ansvar för uppgifterna i fråga.

I Sverige utför Trafikverket vissa uppgifter åt andra infrastrukturförvaltare. Trafikverket utför t.ex. trafikledning eller kapacitetstilldelning på uppdrag av A-Train AB och Öresundsbrokonsortiet för Arlandabanan och Öresundsbron. Trafikverket har även säkerhetstillstånd för att utföra trafikledningen på dessa banor. Det är i detta avseende viktigt att skilja på säkerhets- och marknadsansvaret. Ansvaret för ett opartiskt och icke-diskriminerande hanterande av infrastrukturförvaltarens uppgifter åvilar alltid den infrastrukturförvaltare som förvaltar nätet i fråga. Någon särskild reglering om infrastrukturförvaltares möjligheter att dela uppgifter bör, till skillnad från vad som föreslås i promemorian, inte föras in i järnvägsmarknadslagen.

Närmare föreskrifter

Ändringsdirektivets mer detaljerade regler om vad som gäller när en infrastrukturförvaltare uppdrar åt någon annan att sköta sina uppgifter eller delar uppgifterna med någon annan bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Till skillnad från vad som föreslås i promemorian bedöms inte något särskilt bemyndigande behövas utöver det generella bemyndigandet att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende. I huvudsak bedöms i stället reglerna kunna genomföras som verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

14.3.5 Samarbetsavtal

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska få ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-
--

diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, som sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

Infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Trafikverket* önskar förtydliganden av hur ett samarbetsavtal kan ingås på ett icke-diskriminerande sätt och vad ett sådant avtal kan omfatta. *Trafikverket* vill också få klargjort om bestämmelsen innebär en rätt för tillsynsmyndigheten att ingripa i och påverka avtalstecknandet.

Skälen för regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare får enligt artikel 7c.4 i ändringsdirektivet ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt. Avtalen ska syfta till att skapa fördelar för kunderna, som sänkta kostnader eller förbättrad prestanda på den del av nätet som omfattas av avtalet. Det framgår inte närmare vad ett samarbetsavtal ska kunna innehålla.

Det finns i dag olika exempel på samarbeten mellan *Trafikverket* och järnvägsföretag. *Trafikverket* har t.ex. tagit initiativ till samarbetsforumet Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) och olika punktighetssamarbeten. Ett exempel på ett samarbete om punktighet är Driftforum, där *Trafikverkets* trafikledning inom geografiska områden samverkar med berörda järnvägsföretag för att förbättra punktigheten. *Trafikverket* uppger om att det framöver kan finnas ett behov av att ingå samarbetsavtal med enskilda järnvägsföretag, t.ex. förbättra prestandan på vissa banavsnitt eller linjer, till gagn för kunderna. Det får därför anses lämpligt att samarbetsavtal tillåts och regleras i enlighet med vad som anges i direktivet. *Trafikverket* efterlyser dock förtydligande av hur samarbetsavtal ska kunna ingås på ett icke-diskriminerande sätt.

Utgångspunkten bör vara att alla järnvägsföretag behandlas lika. Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå samarbetsavtal med ett järnvägsföretag, bör även andra järnvägsföretag tillåtas att ingå sådana avtal med förvaltaren på ett icke-diskriminerande sätt. De betyder att om samarbetsavtal ingås för att reglera vissa förhållanden generellt eller för en viss del av järnvägsnätet, bör alla järnvägsföretag som påverkas av de i avtalet reglerade förhållandena eller som trafikerar den del av järnvägsnätet som omfattas av avtalet erbjudas att ingå motsvarande avtal.

Ett samarbetsavtal får endast ingås under överinseende av regleringsorganet eller ett annat oberoende organ som utsetts av medlemsstaten (artikel 7c.4). Det innebär att tillsynsmyndigheten bör få vetskap om samarbetsavtal redan innan de ingås. I järnvägsmarknadslagen bör det därför införas en regel som anger att infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Enligt artikel 7c.4 andra stycket ska det organ som utsetts att granska samarbetsavtalen övervaka tillämpningen av avtalen och i tillämpliga fall lämna rekommendationer om att avtalet ska upphävas. Uppgiften bör i Sverige läggas på tillsynsmyndigheten, som också fullgör uppgiften som regleringsorgan. *Trafikverket* önskar ett förtydligande av om detta kan

anses innefatta en rätt för tillsynsmyndigheten att ingripa i och påverka avtalstecknandet. Uppgiften, som bör regleras i järnvägsmarknadslagens kapitel om tillsyn (10 kap.), kan inte anses innefatta en sådan rätt. Befogenheten i detta avseende inskränker sig till en möjlighet att lämna rekommendationer om att avtalet bör upphävas. Om avtalet emellertid får konsekvenser som innebär att infrastrukturförvaltarens agerande står i strid med andra krav på icke-diskriminering i lagen, finns dock lagens allmänna tillsynsverktyg att tillgå, t.ex. förelägganden som också kan förenas med vite.

Även beträffande samarbetsavtal finns närmare bestämmelser i direktivet som bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Detta bedöms kunna göras som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt bemyndigande som föreslås i promemorian behövs därför inte.

14.3.6 Finansiella krav

Regeringens förslag: Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur ska endast få användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

En infrastrukturförvaltare ska inte direkt eller indirekt få ge lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren ska inte heller direkt eller indirekt få ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* vill få klarhet i vilka effekter låneförbudet får i de fall ett järnvägsföretag inte betalar banavgifter i tid.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, innehåller finansiella krav och krav om finansiell insyn hos infrastrukturförvaltare. Artikeln avser främst sådana krav i vertikalt integrerade företag, vilket behandlas nedan i avsnitt 14.4.6–14.4.8. Artikeln innehåller dock även vissa krav i fråga om intäkter och lån som gäller generellt för samtliga infrastrukturförvaltare.

Ett sådant generellt krav är att intäkter från förvaltningen av infrastrukturnät endast får användas för att finansiera infrastrukturförvaltarens verksamhet, vilket inkluderar att betala av förvaltarens lån (artikel 7d.1). Infrastrukturförvaltare får också lämna utdelning till företagets ägare, vilket får innefatta privata aktieägare. Däremot får utdelning inte lämnas till företagets ägare, om ägaren är ett företag som är en del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren, se avsnitt 14.4.6.

I den engelska versionen av artikel 7d.1 står det ”incomes”, som i den svenska översättningen översatts till ”inkomster”. Det är av betydelse att närmare överväga vad som avses med ordet, eftersom ”incomes” till svenska kan översättas med både inkomst, intäkt, resultat, vinst och avkastning. Det är bokföringsmässigt skillnad mellan intäkter, inkomster och inbetalningar. En inbetalning uppstår när företaget tar emot någon form av likvida medel. Inkomst är ett allmänt begrepp och uppkommer vid själva försäljningstillfället. Intäkt är en periodiserad inkomst, dvs. inkomst

hänförd till perioden den avser. En intäkt uppstår när företaget utför en prestation t.ex. en varuleverans eller utför en tjänst. Bokföringen är normalt knuten till faktureringen. Den kan dock behöva periodiseras, dvs. fördelas över tid, om prestationen utförs över flera år. Mot denna bakgrund görs bedömningen att det är intäkter som avses i artikel 7d. I järnvägsmarknadslagen det bör anges att intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur endast får användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

Ett annat generellt finansiellt krav på infrastrukturförvaltare gäller lån till och från järnvägsföretag. Enligt ändringsdirektivet får en infrastrukturförvaltare varken direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Ett järnvägsföretag får inte heller direkt eller indirekt bevilja lån till en infrastrukturförvaltare (punkterna 2 och 3 i artikel 7d). Reglerna i artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet riktar sig, förutom just i artikel 7d.3, till infrastrukturförvaltare eller enheter i vertikalt integrerade företag. När bestämmelserna ska genomföras bör kraven även i detta fall lämpligen riktas mot infrastrukturförvaltare. En infrastrukturförvaltare bör därför varken direkt eller indirekt få ge lån till ett järnvägsföretag. En infrastrukturförvaltare bör inte heller, varken direkt eller indirekt, få ta emot lån från ett järnvägsföretag. Att en infrastrukturförvaltare (*Trafikverket*) i samband med obetalda banavgifter har en ordning som innebär att trafikeringsavtalet inte sägs upp förrän viss tid förflutit sedan förfallodagen, bör inte anses innebära att infrastrukturförvaltaren indirekt beviljat ett lån till järnvägsföretaget i enlighet med aktuell bestämmelse.

Delar av bestämmelserna i direktivet om finansiella krav bör genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Det gäller t.ex. regler om att med intäkter även avses offentliga medel och att intäkter får användas för att betala av infrastrukturförvaltares lån eller att lämna utdelning till företagets ägare (artikel 7d.1). Eftersom det är fråga om nya regler, kan det heller inte uteslutas att det kan behöva införas andra och förtydligande regler för att bestämmelserna ska få avsedd verkan. Sådana regler bör införas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. I den mån föreskrifter inte kan genomföras som verkställighetsföreskrifter kan de beslutas med stöd av ett generellt bemyndigande om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende som även kan användas i frågan om här aktuella finansiella krav (se avsnitt 14.3.1).

14.4 Särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

14.4.1 Vad som avses med ett vertikalt integrerat företag

<p>Regeringens förslag: Ett företag ska anses vara vertikalt integrerat om – en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,</p>

– en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller

– en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Med kontroll ska avses detsamma som i rådets förordning om kontroll av företagskoncentrationer. Med kontroll ska inte avses sådan kontroll som utövas av staten över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är oberoende av varandra.

Med ett vertikalt integrerat företag ska också avses ett företag som organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer, där minst en avdelning utför uppgifter som infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter i sak på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 3.31 i ändringsdirektivet finns en definition av vertikalt integrerat företag. För att ett företag ska anses vara vertikalt integrerat beskrivs i definitionen fyra organisatoriska modeller som alla innefattar en enhet som bedriver järnvägstrafik eller tillhandahåller transporttjänster och en enhet som är, eller utför uppgifter som, infrastrukturförvaltare. De organisatoriska modellerna är

a) en infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät,

b) en infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller

c) ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät som kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster och som inte är separata juridiska personer.

Med kontroll avses i punkt a–c detsamma som i den s.k. koncentrationsförordningen, dvs. rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer. I artikel 3.2 i koncentrationsförordningen anges att kontroll uppnås genom rättigheter, avtal eller andra medel som, antingen var för sig eller tillsammans och med hänsyn till alla faktiska eller rättsliga förhållanden, ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande över ett företag. Sådana förhållanden kan uppnås antingen genom ägande- eller nyttjanderätt till ett företags samtliga tillgångar eller en del av dessa, eller genom rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av ett företags organ och deras voteringar eller beslut. Närmare vägledning för vad som avses med kontroll finns i Kommissionens konsoliderade tillkännagivande om behörighet enligt rådets förordning (EG) nr 139/2004 om kontroll av företagskoncentrationer (2008/C 95/01).

Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av en medlemsstat

utan någon mellanliggande enhet, ska de inte anses utgöra ett vertikalt integrerat företag i direktivets mening (artikel 3.31 tredje stycket). Det betyder att regeringen inte är att betrakta som en mellanliggande enhet i direktivets mening. Den kontroll som utövas av regeringen i förhållande till en infrastrukturförvaltare för det statligt ägda järnvägsnätet och ett eller flera järnvägsföretag är därmed inte att anse som kontroll i direktivets mening. Trafikverket, SJ AB och Green Cargo AB anses därmed inte tillsammans konstituera ett vertikalt integrerat företag.

Huruvida ett företag eller enhet kan anses utöva kontroll över ett annat företag eller en annan enhet är alltså avgörande för om en företagskonstellation utgör ett vertikalt integrerat företag. Det innebär att två företag, trots att inget av dem äger det andra, kan anses ingå i ett och samma vertikalt integrerade företag. Vilka företag som ska anses vara ett vertikalt integrerat företag i Sverige är med anledning av detta inte helt okomplicerat och kommer att behöva avgöras av rättstillämpningen.

Det finns för närvarande flera företag och föreningar som har tillstånd både som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. De flesta av dessa aktörer förvaltar dock järnvägsanläggningar som genom nu framlagda förslag antingen inte omfattas alls av järnvägsmarknadslagen eller inte omfattas av järnvägsmarknadslagens bestämmelser om vertikalt integrerade företag (5 kap.). Det gäller

1. privata anslutningslinjer, privata sidospår och spår inom anläggningar för tjänster,
2. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods, och
4. lokala lågtrafikerade linjer.

Järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden och järnvägsinfrastruktur som ingår i ett offentlig-privat partnerskap bör inte undantas helt från 4 och 5 kap. i järnvägsmarknadslagen men kan undantas från vissa av bestämmelserna (se avsnitt 6.2.8). Andra företag kan ha tillstånd som järnvägsföretag men har inte som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg eller dragkraft för sådan trafik. För sådana järnvägsföretag bör inte bestämmelserna i bl.a. 5 kap. järnvägsmarknadslagen tillämpas eftersom de inte kan anses vara ett järnvägsföretag den mening som avses i kapitlet.

14.4.2 Vilka som omfattas av de särskilda kraven på oberoende i vertikalt integrerade företag

<p>Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska, utöver de allmänna kraven om infrastrukturförvaltarens oberoende, följa de särskilda krav som uppställs för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende i vertikalt integrerade företag. Om de allmänna och särskilda kraven är oförenliga, ska de särskilda kraven för vertikalt integrerade företag gälla.</p>
--

Andra enheter än infrastrukturförvaltaren inom ett vertikalt integrerat företag ska följa särskilda krav om tjänster och redovisning för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter i sak på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Som behandlas ovan bör skyddsreglerna i artiklarna 7–7d i ändringsdirektivet genomföras i två olika kapitel i järnvägsmarknadslagen, ett som gäller för samtliga infrastrukturförvaltare och ett som gäller för infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag (avsnitt 14.3.1). En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag behöver därmed tillämpa både 4 och 5 kap. i järnvägsmarknadslagen. Om emellertid ett visst krav i 4 kap. är oförenligt med de särskilda kraven i 5 kap., bör de särskilda kraven i 5 kap. gälla. Som exempel på detta kan nämnas det låneförbud som bör gälla mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag enligt de allmänna reglerna i 4 kap. För låneavtal som ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag, t.ex. till ett järnvägsföretag, bör i stället gälla att detta är tillåtet om det ingås på marknadsmässiga villkor, dvs. beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsränta och på villkor som återspeglar enhetens egen riskprofil.

De bestämmelser som syftar till att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag riktar sig i några fall även till andra enheter i det vertikalt integrerade företaget. En annan enhet än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag behöver t.ex. tillämpa vissa krav om tjänster som enheten tillhandahåller till infrastrukturförvaltaren och om redovisning för att säkerställa finansiell insyn inom det vertikalt integrerade företaget. En annan enhet i ett vertikalt integrerat företag kan t.ex. vara ett järnvägsföretag, en tjänsteleverantör eller en enhet som bedriver verksamhet som inte är järnvägsrelaterad.

I vissa av bestämmelserna i artiklarna 7–7d anges att kraven gäller gentemot ”andra juridiska enheter” inom det vertikalt integrerade företaget, medan andra bestämmelser, t.ex. om gemensamma informationssystem (artikel 7.5) och möjligheter att lägga ut infrastrukturförvaltarens uppgifter på entreprenad (artikel 7c.1 a), endast avser ”andra enheter”. Det finns ingen förklaring i direktivet till denna skillnad. En tolkning skulle kunna vara att de flesta av kraven endast gäller vertikalt integrerade företag där infrastrukturförvaltaren är juridiskt skild från andra företag i samma vertikalt integrerade företag. Ett vertikalt integrerat företag kan dock vara ett företag med klart avgränsade avdelningar. Det är inte rimligt att avsikten skulle vara att ett vertikalt företag med klart avgränsade avdelningar endast omfattas av bestämmelserna om gemensamma informationssystem och entreprenad. De olika typerna av vertikalt integrerade företag i artikel 3.31 bör rimligtvis behandlas på samma sätt. I järnvägsmarknadslagen bör därför generellt endast uttrycket ”andra enheter” användas. Begreppet enhet bör i fråga om vertikalt integrerade företag ges en vid betydelse och kan t.ex. avse både bolag, föreningar och, när det gäller sådana vertikalt integrerade företag som inte består av olika juridiska personer, avdelningar.

14.4.3 Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Detta krav gäller dock inte för sådana vertikalt integrerade företag som i stället består av klart avgränsade avdelningar.

Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag ska inte få ha ett avgörande inflytande över de väsentliga uppgifterna.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några synpunkter i sak på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Krav på juridisk åtskildhet mellan infrastrukturförvaltare och övriga enheter i vertikalt integrerade företag

Enligt artikel 7.2 första stycket i ändringsdirektivet ska en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag vara juridiskt åtskild från andra juridiska personer inom det vertikalt integrerade företaget. Det kan diskuteras vad som i detta sammanhang avses med begreppet juridiskt åtskild. Ledning kan dock hämtas från definitionen av vertikalt integrerat företag i artikel 3.31 i ändringsdirektivet. I denna anges fyra organisationsstrukturer, som samtliga innefattar en enhet som förvaltar infrastruktur och en eller flera andra enheter som tillhandahåller transporttjänster och som står i olika kontrollförhållanden gentemot varandra (se avsnitt 14.4.1). En av de fyra varianterna av vertikalt integrerade företag beskrivs som en organisation som innehåller klart avgränsade avdelningar där en avdelning är infrastrukturförvaltare och en annan avdelning tillhandahåller transporttjänster, utan att de är separata juridiska personer. Detta får genom en motsatsvis tolkning anses innebära att kravet på juridisk åtskildhet mellan infrastrukturförvaltaren och de andra enheterna i övriga varianter av vertikalt integrerade företag avser ett krav på att enheterna ska vara separata juridiska personer. I järnvägsmarknadslagen bör det därför föras in en regel som anger att en infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Kravet gäller dock inte för sådana vertikalt integrerade företag som i stället består av klart avgränsade avdelningar.

Andra enheters inflytande över väsentliga uppgifter

Medlemsstaterna ska säkerställa att ingen av de andra enheterna i ett vertikalt integrerat företag har ett avgörande inflytande över en infrastrukturförvaltares beslut som gäller de väsentliga uppgifterna (artikel 7.1 första stycket). Ett liknande krav framgår av artikel 7a.2a, som anger att ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet inte ska ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de

väsentliga uppgifterna. Med väsentliga uppgifter avses beslutsfattande om tilldelning av tåglågen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. Kraven på infrastrukturförvaltares oberoende vid utövande av de väsentliga uppgifterna föreslås i järnvägsmarknadslagen införas i kapitlet om allmänna krav på oberoende för infrastrukturförvaltare (4 kap.) och blir därmed tillämpliga för samtliga infrastrukturförvaltare, även dem som ingår i ett vertikalt integrerat företag. Eftersom ett vertikalt integrerat företag även kan vara ett företag med klart avgränsade avdelningar, bör det dock införas en särskild bestämmelse som innebär att andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag inte får ha ett avgörande inflytande över beslut som infrastrukturförvaltaren fattar och som rör väsentliga uppgifter. Överväganden kring vad som avses med ”avgörande inflytande” finns i avsnitt 14.4.1.

Förbud mot andra enheters inflytande över den som utses att ansvara för väsentliga uppgifter

Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag får inte ha ett avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om väsentliga uppgifter (artikel 7a.2 b). Bestämmelsen bör tillsammans med andra bestämmelser från direktivet om krav på oberoende för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag. Ett bemyndigande bör därför införas i lagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag.

14.4.4 Styrelseledamöter och andra befattningshavare i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och en befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får en ersättning som grundar sig på det finansiella resultatet för andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Ledamöterna i en infrastrukturförvaltares styrelse och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna får enligt ändringsdirektivet inte ta emot en resultatbaserad ersättning från någon annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag. Personerna får inte heller ta emot bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat (artikel 7.4). För att genomföra artiklarna bör ett sådant förbud införas i järnvägsmarknadslagen. Förbudet bör utformas så att det riktar mot den infrastrukturförvaltare som ska säkerställa att personerna inte tar emot sådan ersättning. En sådan generell regel om ersättningar från andra enheter i det vertikalt integrerade företaget bör anges innefatta bonusar

från järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget. Någon särskild bestämmelse om detta behövs därför inte, till skillnad ifrån vad som föreslås i promemorian.

Det kan noteras att även om det inte är tillåtet att erbjuda infrastrukturförvaltarens styrelseledamöter bonus eller resultatbaserad ersättning, tillåter direktivet att ledamöterna erbjuds incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet (artikel 7.4 sista meningen). Eftersom detta gäller vid en motsatsvis tolkning av den föreslagna bestämmelsen, behöver det dock inte särskilt anges i lagtexten.

14.4.5 En annan enhet sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett vertikalt integrerat företag

Regeringens förslag: I ett vertikalt integrerat företag ska en annan enhet än infrastrukturförvaltaren få utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Vilka möjligheter som en infrastrukturförvaltare har att lägga ut uppgifter på entreprenad och att dela sina uppgifter med någon annan regleras i artikel 7c i ändringsdirektivet. Ett grundläggande krav är t.ex. att opartiskhet hos den som tilldelas uppgifter kan garanteras och att det kan säkerställas att konfidentiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Det ska också råda ett generellt förbud för en infrastrukturförvaltare att lägga ut uppgifter på ett järnvägsföretag eller någon som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Dessa allmänna krav gäller även för infrastrukturförvaltare i förhållande till andra enheter i ett vertikalt integrerat företag. När det gäller de väsentliga uppgifterna, dvs. beslutsfattande i fråga om kapacitetstilldelning och uttag av avgifter, gäller dock utöver dessa generella krav särskilda krav för vertikalt integrerade företag. I artikel 7c.1a anges att om en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag sköter väsentliga uppgifter, ska den enheten endast utföra sådana uppgifter. Det bör därför i järnvägsmarknadslagen införas en särskild bestämmelse om att i ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Övriga bestämmelser från direktivet om möjligheter och begränsningar när någon annan enhet än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag sköter driften av järnvägsinfrastrukturen m.m. bör meddelas på lägre föreskriftsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag.

14.4.6 Finansiella krav vid vinstutdelning i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska inte få lämna vinstutdelning i fråga om en vinst som har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till en ägare som utövar kontroll över både infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I definitionen av begreppet vertikalt integrerat företag i artikel 3.31 i ändringsdirektivet redogörs för de olika typer av vertikalt integrerade företag som kan förekomma. En av dessa typer innebär att ett företag kontrollerar både en infrastrukturförvaltare och ett eller flera järnvägsföretag (se avsnitt 14.4.1). I artikel 7d.1 i ändringsdirektivet anges att infrastrukturförvaltare inte får lämna utdelning till sin ägare, om ägaren är ett företag som kontrollerar både ett järnvägsföretag och den aktuella infrastrukturförvaltaren. Det innebär i praktiken ett förbud mot vinstutdelning i vertikalt integrerade företag som har en ägare som kontrollerar både infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag.

Utdelningsförbudet i artikel 7d.1 behöver läsas i ljuset av vad som i övrigt framgår av artikeln, som behandlar vad infrastrukturförvaltaren får använda sina intäkter till. Med intäkter avses dels intäkter från förvaltning av järnvägsnätet (dvs. intäkter från avgifter), dels allmänna medel som tilldelas infrastrukturförvaltaren. Dessa intäkter får användas endast för att finansiera infrastrukturförvaltarens egen verksamhet (se avsnitt 14.3.6). Ett positivt resultat som genereras av sådana intäkter får en infrastrukturförvaltare inte dela ut till sin ägare, om ägaren kontrollerar infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag. Om ett överskott skulle genereras av en annan typ av verksamhet, är utdelning dock tillåten även om ägaren kontrollerar infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag (jämför skäl 18 till ändringsdirektivet).

För att genomföra artikel 7d.1 i direktivet bör en bestämmelse införas i järnvägsmarknadslagen som innebär att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får lämna vinstutdelning som genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till sin ägare som utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

14.4.7 Finansiella krav i fråga om lån och skulder i vertikalt integrerade företag

Regeringens förslag: Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag ska vara tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor.

En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i det vertikalt integrerade företaget.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Lån

Enligt artikel 7d.2 och 3 i ändringsdirektivet får en infrastrukturförvaltare varken direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag eller direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Dessa krav gäller för alla infrastrukturförvaltare, och en generell bestämmelse om låneförbud föreslås för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 14.3.6).

Det kan tyckas konstigt att det är förbjudet för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att låna pengar av varandra, samtidigt som det är tillåtet mellan två enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Anledningen till skillnaden torde vara att direktivet inte avser att begränsa möjligheterna till finansiering för olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag.

Det är dock inte tydligt vilka lån som avses i artikel 7d.4. Bestämmelsen skulle kunna tolkas som att den avser alla lån inom ett vertikalt integrerat företag, dvs. även lån mellan två enheter inom företaget, där ingen av enheterna är en infrastrukturförvaltare. En annan tolkning är att artikel 7d.4 endast omfattar lån mellan enheter inom ett vertikalt integrerat företag, där den ena enheten är en infrastrukturförvaltare. Den senare tolkningen får anses mer rimlig. Bestämmelserna i artikel 7d syftar till att reglera ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och, i vertikalt integrerade företag, mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet inom företaget. Sådana ekonomiska transaktioner bör förhindras om de kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden, i synnerhet till följd av korssubventionering (skäl 17 i ändringsdirektivet). Ett låneförbud får tolkas i ljuset av detta syfte och ett lån som inte direkt eller indirekt berör infrastrukturförvaltaren och intäkterna från avgifter eller allmänna medel för infrastrukturen behöver därför inte kontrolleras av tillsynsmyndigheten.

När det gäller villkoren för lånen får syftet anses vara att räntan ska vara ”rätt prissatt” och återspegla den räntenivå som företaget hade kunnat få vid lån från en utomstående långgivare samt att det faktiskt betalas ut och betalas tillbaka. I järnvägsmarknadslagen bör det därför införas en regel som anger att ett lån som ingås mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag är tillåtet endast om det ingås på marknadsmässiga villkor.

Skulder

En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom ett vertikalt integrerat företag. Infrastrukturförvaltarens skulder ska betalas av separat (artikel 7d.7). Det bör därför i järnvägsmarknadslagen anges att en infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i ett vertikalt integrerat företag.

Av artikel 7d.7 anges dock att bestämmelsen inte hindrar att en slutbetalning på en skuld görs via en annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget. Bestämmelser som genomför bl.a. detta bör införas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

14.4.8 **Finansiella krav om tjänster i vertikalt integrerade företag**

Regeringens förslag: Om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7d.6 i ändringsdirektivet ska tjänster som erbjuds infrastrukturförvaltaren av andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag vara tillåtna om de tillhandahålls med stöd av avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden tillsammans med en rimlig vinstmarginal. Kravet behöver i likhet med bestämmelserna om lån läsas i ljuset av syftet bakom bestämmelserna enligt skäl 17 i ändringsdirektivet (se avsnitt 14.4.7). Det ska inte vara möjligt att mellan olika enheter inom ett vertikalt företag köpa och sälja tjänster för att korssubventionera järnvägstransportverksamhet på bekostnad av infrastrukturförvaltningen.

Som framgår ovan föreslås ändringsdirektivets skyddsregler för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i första hand införas på ett sätt som innebär att regleringen riktar sig till infrastrukturförvaltaren, även i fråga om vertikalt integrerade företag. Det är infrastrukturförvaltaren själv som ska säkerställa att de olika oberoendekraven är uppfyllda. När det gäller kraven i artikel 7d.6 är det dock rimligt att de i stället riktas mot den enhet som tillhandahåller en tjänst till infrastrukturförvaltaren. Det är den enhet som tillhandahåller tjänsten som kan säkerställa att tjänsten utförs till ett pris som återspeglar produktionskostnaden tillsammans med en rimlig vinst. I järnvägsmarknadslagen bör det därför finnas en regel som anger att om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

14.4.9 **Krav på redovisning för att säkerställa insyn i vertikalt integrerade företag**

Regeringens förslag: Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att de finansiella kraven för att säkerställa infrastrukt-

turförvaltares oberoende i järnvägsmarknadslagen och föreskrifter meddelade i anslutning till den lagen kan kontrolleras.

Redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna mellan olika enheter i det vertikalt integrerade företaget genom att olika verksamheter redovisas separat.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: För att kontrollera att de finansiella kraven i ett vertikalt integrerat företag följs, krävs att infrastrukturförvaltarens och de andra enheternas redovisning utformas så att de finansiella kraven i artikel 7d kan kontrolleras (artikel 7d.8). I den ändrade artikel 56.12 första stycket i direktivet anges att för att bl.a. kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d ska regleringsorganet (tillsynsmyndigheten) ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och tjänsteleverantörer. För ett vertikalt integrerat företag ska denna rätt omfatta alla enheter inom företaget. Finansiella flöden som avses i artikel 7d.1, lån som avses i artikel 7d.4 och 7d.5 och skulder som avses i artikel 7d.7 ska övervakas av regleringsorganet (artikel 56.12 tredje stycket).

Det bör därför framgå av järnvägsmarknadslagen att enheter inom ett vertikalt integrerat företag ska ha en redovisning som gör att tillsynsmyndigheten kan kontrollera de finansiella kraven i artikel 7d.

Närmare bestämmelser från direktivet och i övrigt om utformningen av redovisningen bör utfärdas som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Det avser t.ex. kravet i artikel 7d.9 i ändringsdirektivet om att infrastrukturförvaltare ska bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Något särskilt bemyndigande om finansiell insyn i vertikalt integrerade företag som föreslås i promemorian behövs inte.

14.4.10 **Bemyndigande om hantering av gemensamma informationssystem i vertikalt integrerade företag**

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om gemensamma informationssystem och hur känslig information ska hanteras i vertikalt integrerade företag.

Promemorians bedömning överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian görs bedömningen att direktivets regler om informationssystem ska genomföras på lägre föreskriftsnivå, men inget bemyndigande föreslås.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på promemorians bedömning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 7.5 i ändringsdirektivet ska informationssystem, om de är gemensamma för de olika enheterna inom ett vertikalt integrerat företag, säkerställa att tillgång till känslig

information som rör väsentliga uppgifter begränsas till enbart infrastrukturförvaltarens behöriga personal. Känslig information får inte vidarebefordras till andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela föreskrifter, varigenom dessa bestämmelser kan genomföras på lägre föreskriftsnivå.

15 Rätt att trafikera, tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter

15.1 Persontrafiken öppnas för konkurrens i Europa

15.1.1 Bakgrund

Marknadsöppning

Den mest centrala ändringen i marknadsregleringen i fjärde järnvägspaketet gäller villkoren för tillträde till järnvägsinfrastrukturen (trafikeringsrätt). Genom ändringen av artikel 10 i direktiv (EU) 2012/34/EU enligt direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet) införs krav på att öppna de europeiska persontrafikmarknaderna för konkurrens. Tidigare har EU-rätten krävt att de europeiska godstrafikmarknaderna och den internationella persontrafikmarknaden öppnas för konkurrens.

I Sverige har marknadsöppningen på järnväg skett tidigare än vad EU-rätten krävt. Godstrafikmarknaden öppnades för konkurrens den 1 juli 1996 (prop. 1995/96:92). Persontrafikmarknaden öppnades stegvis med början för inrikes chartertåg och nattåg i april 2007 (prop. 2005/06:160), veckoslutstrafiken i juli 2009 och en fullständig marknadsöppning i oktober 2010 (prop. 2008/09:176). Den samhällsköpta persontrafiken har sedan tidigt 1990-tal upphandlats i konkurrens. I praktiken upphandlas i dag nästan all skattesubventionerad lokal och regional tågtrafik och dessutom en del långväga tågtrafik i konkurrens, medan den långväga tågtrafiken bedrivs kommersiellt på ett antal linjer.

Ekonomisk skadlighetsprövning

Redan när den internationella persontrafikmarknaden inom EU öppnades för konkurrens infördes en möjlighet att begränsa tillträdesrätten. Medlemsstaterna ges sedan dess rätt att skydda offentligt avtalad trafik från bortfall av intäkter som den nya kommersiella trafiken kan förorsaka. För att konstatera att ett sådant intäktsbortfall föreligger ska en så kallad skadlighetsprövning eller ett ekonomiskt jämviktstest genomföras. Prövningen ska utföras av det nationella regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). Den som avser att bedriva persontrafik på järnväg ska offentliggöra sin avsikt. Regleringsorganet ska på begäran pröva om den tänkta trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik på järnväg. Berörda behöriga myndigheter, järnvägsföretag (som utför den avtalade trafiken) och infrastrukturförvaltaren kan begära

prövningen. Om prövningen visar att den tänkta trafiken skulle kunna äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal, behöver inte den nya trafiken ges tillträde. Ny kommersiell trafik kan därmed – om medlemsstaten tillämpar en skadlighetsprövning – begränsas eller inte alls tillåtas om den skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för den offentligt avtalade trafiken.

I Sverige infördes ingen skadlighetsprövning när persontrafikmarknaden öppnades för konkurrens. Den samhällsköpta trafiken har trots detta ansetts de facto ha ett skydd genom att de behöriga myndigheterna subventionerar trafiken. Att införa en skadlighetsprövning skulle innebära ytterligare skydd men samtidigt ytterligare försvåra möjligheterna att starta ny kommersiell persontrafik. Överväganden kring detta finns i propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176 s. 16 f.).

15.1.2 Rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om vilka som har trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät ska med begränsade ändringar föras över till järnvägsmarknadslagen. Det betyder att ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz ska ha rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät. Även andra fysiska eller juridiska personer som har sin hemvist eller sitt 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 (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet), ska ha rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Utöver den trafikeringsrätt som framgår av lagen ska infrastrukturförvaltaren bestämma vem som har trafikeringsrätt på det järnvägsnät som förvaltaren råder över. På järnvägsnät som förvaltas av staten, ska regeringen bestämma om sådan trafikeringsrätt.

Rätten att utföra eller organisera trafik ska även gälla på privatägda anslutningslinjer eller privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

Rätten att utföra eller organisera trafik ska inte gälla på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förtortrafik.

Regeringen ska fortsatt få meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Nuvarande begränsning i föreskriftsrätten för internationell persontrafik på linjen ska dock tas bort.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorians förslag finns inte något uttryckligt krav på att tilldelningen ska ske på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor. Vidare finns ingen särskild reglering om trafikeringsrätt på privatägda

anslutningslinjer och sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, även om avsikten är att även sådana spår omfattas av trafikeringsrätt.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att förslaget i promemorian innebär att vissa infrastrukturförvaltare undantas från krav i direktiv 2012/34/EU på ett sätt som avviker från intentionerna i direktivet. Eftersom vissa infrastrukturförvaltare ska undantas från de krav som gäller för bl.a. tilldelning av infrastrukturkapacitet, måste kravet rättvis, icke-diskriminerande och öppenhet enligt Transportstyrelsen framgå även av bestämmelserna om vilka som har rätt att utföra och organisera trafik (trafikeringsrätt). Transportstyrelsen anser vidare att bestämmelsen ska kompletteras med särskilda krav på förvaltare av privatägda anslutningslinjer och sidospår som behövs för tillträde till anläggningar för tjänster, eftersom sådana spår och linjer nu föreslås undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur och därmed inte heller längre omfattas av lagens definition av järnvägsnät som används i bestämmelsen om trafikeringsrätt. Även *Inlandsbanan* pekar på denna inkonsekvens i förslaget i promemorian. *Arlandabanan Infrastructure AB* konstaterar att de i promemorian föreslagna bestämmelserna innebär att regeringen fortsatt kan begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms central och Arlanda flygplats, vilket är en förutsättning för att staten ska kunna följa sin del av det koncessionsavtal som ingåtts för sträckan. Vidare konstaterar bolaget, i likhet med vad som framgår av promemorian, att det mot bakgrund av de undantagsmöjligheter som ges för offentlig-privata partnerskap i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, inte längre finns behov av att begränsa regeringens föreskriftsrätt i fråga om internationell persontrafik på sträckan.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt 5 kap. 2 § järnvägslagen har alla järnvägsföretag med licens och säte inom EES eller i Schweiz rätt att utföra och organisera person- och godstrafik på alla svenska järnvägsnät som inte är uttryckligen undantagna. Detsamma gäller 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 uppställs av infrastrukturförvaltaren (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet). För järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket får regeringen meddela föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i lagen, har rätt att organisera och utföra trafik på det nätet. För andra järnvägsnät är det infrastrukturförvaltaren som bestämmer vem som, utöver vad som anges i lagen, har rätt att organisera och utföra trafik (5 kap. 1 §).

Enligt 5 kap. 4 § järnvägslagen är följande järnvägsnät undantagna från den generella trafikeringsrätten:

- 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),

- järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förtsttrafik, och
- järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster.

Regeringen har rätt att meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats (5 kap. 2 c § järnvägslagen). En sådan begränsning får dock inte gälla för internationell persontrafik. Enligt 4 kap. 1 b § järnvägsförordningen är det endast järnvägsföretag som Arlandabanan Infrastructure AB har godkänt som har rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till och från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholm centralstation och Arlanda flygplats. Regeringen ska också lämna sitt medgivande till ett sådant godkännande. Ett godkännande behövs dock inte för internationell persontrafik eller om det järnvägsföretag som har trafikeringsrätten på sträckan (A-Train AB) samtycker till att låta ett annat järnvägsföretag få tillträde.

Föreslagen ordning

När marknaden för järnvägstrafik öppnas sker det antingen genom ett upphandlings- och koncessionsförfarande i konkurrens eller genom att de som uppfyller visa krav vad gäller tillstånd o. dyl., ges rätt att ansöka om kapacitet på järnvägsnätet för att utföra trafik på kommersiell grund i konkurrens om transportkunder, dvs. passagerare och godskunder (s.k. konkurrens på spåret). I Sverige, liksom i många andra länder, förekommer båda dessa varianter. Den ordning som föreskrivs i järnvägslagen och som genomför direktiv 2012/34/EU avser konkurrens på spåret, medan lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, i första hand påbjuder ett upphandlingsförfarande i konkurrens (även om den också öppnar för direkttilldelning i vissa fall).

De allmänna bestämmelserna om trafikeringsrätt i järnvägslagen bör i allt väsentligt flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Att ha tillträde till ett järnvägsnät, dvs. trafikeringsrätt, innebär inga garantier för att tilldelas tåglägen men ger möjlighet att ansöka om tåglägen och delta i kapacitetstilldelningsprocessen. Som *Transportstyrelsen* framför finns dock skäl att i samband med detta göra vissa kompletteringar av bestämmelserna.

Genom bestämmelserna om vilka som har trafikeringsrätt i lagen genomförs artiklarna 10.1. och 10.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Av dessa artiklar framgår att järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor ska beviljas tillträde till järnvägsinfrastrukturen för att bedriva person- och godstrafik. I nuvarande reglering i järnvägslagen framgår dock kravet på icke-diskriminering och konkurrensneutralitet i kapitlen om tilldelning av infrastrukturkapacitet (6 kap.) och uttag av avgifter (7 kap.). Enligt nu framlagda förslag ska dock vissa infrastrukturförvaltare kunna medges undantag från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter i järnvägsmarknadslagen. Det gäller t.ex. förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. För att även sådana infrastrukturförvaltare ska omfattas av krav på att behandla järnvägsföretag på rättvisa, icke-

diskriminerande och öppna villkor vad gäller tillträdesrätt, bör bestämmelserna i detta avseende kompletteras. Eftersom den svenska lagen även medger organisatörer av trafik trafikeringsrätt, bör motsvarande tillägg göras även i fråga om infrastrukturförvaltares agerande i förhållande till sådana aktörer. Vidare pekar *Transportstyrelsen* och *Inlandsbanan* på att privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår enligt förslagen inte ska omfattas av begreppet järnvägsinfrastruktur och att de därmed inte heller utgör järnvägsnät enligt den föreslagna definitionen i järnvägsmarknadslagen (dvs. sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare). Såväl i nuvarande regler i järnvägslagen om trafikeringsrätt som i de nu föreslagna bestämmelserna i järnvägsmarknadslagen anknyter trafikeringsrätten till vissa järnvägsnät. Eftersom direktivet innebär att även privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår ska vara föremål för öppet tillträde i de fall det behövs för tillträde till anläggningar för tjänster, bör regleringen av trafikeringsrätt i järnvägsmarknadslagen kompletteras även i detta avseende.

I och med ändringsdirektivet öppnas även de europeiska persontrafikmarknaderna för konkurrens. Det blir inte längre möjligt för medlemsstaterna att begränsa tillträdet för ny persontrafik på järnvägsnäten inom medlemsstaten. Ett av de nya undantagen i direktiv 2012/34/EU (artikel 2.12 i lydelsen enligt ändringsdirektivet) tillåter dock att medlemsstaterna fortsatt ges rätt att begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare på infrastruktur som ingår i ett offentlig-privat partnerskap. Det gäller under förutsättning att partnerskapet ingicks före den 16 juni 2015 och att den privata parten i partnerskapet också är ett järnvägsföretag med ansvar för att tillhandahålla persontrafik på infrastrukturen. A-Train AB:s rätt enligt avtalet Arlandabanan Project Agreement (APA) att bedriva trafik på Arlandabanan omfattas av detta undantag. Medlemsstaten kan i dessa fall välja att begränsa andra järnvägsföretag från rätten att ta upp och lämna av passagerare på stationer i anslutning till infrastrukturen. Undantaget i artikel 2.12 innebär att regeringen fortsatt kan ges rätt att meddela föreskrifter om begränsning i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholm centralstation och Arlanda flygplats. Regeringens rätt i det avseendet behöver, med anledning av det nya undantaget i artikel 2.12, inte längre begränsas i fråga om internationell persontrafik. Det saknas därmed, som *Arlandabanan Infrastructure AB* konstaterar, skäl att fortsättningsvis behandla internationell och nationell persontrafik olika. Den begränsningen i föreskriftsrätten förs därför inte över från järnvägslagen.

I järnvägslagen är vissa järnvägsnät och viss infrastruktur undantagna från det öppna tillträdet. Det gäller järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik, lokala och regionala fristående järnvägsnät enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods och järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster. Ingen ändring i sak är avsedd, men endast undantaget för infrastruktur för stads- och förortstrafik förs över till 6 kap. järnvägsmarknadslagen. De andra näten kommer antingen inte att omfattas av järnvägsmarknadslagen eller omfattas endast av järnvägsmarknadslagens bestämmelser om tjänster.

15.2 Tilldelning av infrastrukturkapacitet

15.2.1 Järnvägslagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet

Regeringens förslag: Flertalet bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet i järnvägslagen ska oförändrade föras över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Tilldelning av infrastrukturkapacitet

I 6 kap. järnvägslagen finns bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster. De bestämmelser som gäller för tilldelning av infrastrukturkapacitet förs i huvudsak oförändrade över till nya järnvägsmarknadslagen. Detsamma gäller för bestämmelserna om tillhandahållande av tjänster, även om de nu föreslås samlas i ett eget särskilt kapitel i järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 16).

Av de bestämmelser i 6 kap. järnvägslagen som förs över oförändrade i sak finns huvuddelen av grundläggande skyldigheter för infrastrukturförvaltare (1, 3 och 4 §§), rapportering av avvikelser för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter (4 a §), beskrivning av järnvägsnät (5 och 5 a §§), kapacitetsförstärkningsplan (6 §), ansökan om infrastrukturkapacitet (7 §), kapacitetsplanering (10–12 och 14–16 §§), åtgärder vid störningar och liknande (17 och 18 §§), tågläge (20 §), ramavtal (21 och 21 a §§) och trafikeringsavtal (22 §).

De materiella ändringar som föreslås vad gäller kapacitetstilldelningsprocessen och till denna anslutande reglering redovisas i följande avsnitt.

I nuvarande järnvägslag och i promemorian är bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet förenade med ett förhållandevis stort antal bemyndiganden. Bedömningen görs att flertalet av de bestämmelser som kan komma i fråga kan meddelas i form av verkställighetsföreskrifter till de olika reglerna i lagen. Det gäller i första hand de mer detaljerade reglerna från direktiv 2012/34/EU, som alltså bedöms kunna genomföras med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Järnvägsmarknadslagens regler om infrastrukturkapacitet bör dock fortsatt vara förenade med bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning och beskrivning av järnvägsnät. Till järnvägsmarknadslagen bör också bemyndigande om beredskapsplaner föras över. Med stöd av bemyndigandet kan t.ex. införas krav på att järnvägsföretag ska ha planer för att säkerställa att resenärer vid avbrott i trafiken kan få tillgång assistans (jämför artikel 13a.3 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370 och Europaparlamentets och rådet förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer).

Förbud mot att utföra trafik och ansvara för tilldelning och avgifter

Enligt 6 kap. 2 § järnvägslagen får den som utför eller organiserar trafik inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, vilket innebär ett förbud mot s.k. vertikal integration. Tillsynsmyndigheten får dock meddela undantag från förbudet om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt. Transportstyrelsen har meddelat ca 20 undantag, främst till industrier och museiföreningar men även till t.ex. A-Train AB.

Genom 6 kap. 2 § järnvägslagen har artikel 7 i direktiv 2012/34/EU, i dess ursprungliga lydelse, införlivats i svensk rätt. Med ändringsdirektivet 2016/2370 ändras artikel 7 samt tillkommer ytterligare krav genom de nya artiklarna 7a–7d. Dessa innebär att det blir tillåtet med företag som både är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (s.k. vertikalt integrerade företag). I stället införs krav på att sådana företag ska uppfylla särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende (jämför avsnitten 14.3 och 14.4). Eftersom vertikalt integrerade företag blir tillåtna, finns det inte längre möjlighet eller anledning att ha kvar ett förbud mot vertikalt integrerade företag med rätt för tillsynsmyndigheten att i ett enskilt fall besluta om undantag från förbudet. Hittillsvarande 6 kap. 2 § järnvägslagen bör därför inte föras över till den nya lagen.

15.2.2 Minimipaketet för tillträdestjänster

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare ska ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet rätt att utnyttja denna kapacitet. Vidare ska dessa på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ges tillgång till:

- användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar,
- trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
- användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg, där det finns tillgång till sådan, och
- all övrig information som behövs för att utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker att regler om minimipaket av tillträdestjänster förs in i järnvägsmarknadslagen och anser att det kan vara till hjälp vid avgränsningen mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster.

Skälen för regeringens förslag: I direktiv 2012/34/EU anges att infrastrukturförvaltare på ett icke-diskriminerande sätt ska tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdestjänster som anges i punkt 1 i bilaga II till direktivet (artikel 13.1). Av bilaga II punkt 1 följer att minimipaketet ska omfatta 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 och f) all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Bestämmelsen är inte ny utan fanns redan i bilaga II till direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. I järnvägslagen används dock inte begreppet ”minimipaketet av tillträdestjänster”. Det har inte framkommit att det skulle utgöra ett problem på den svenska järnvägsmarknaden att järnvägsföretag eller andra sökande inte får tillgång till de tillträdestjänster som räknas upp i punkt 1 i bilaga II. Den som tilldelas kapacitet i form av ett tågläge har utan särskild reglering om detta t.ex. rätt att utnyttja den kapacitet som har tilldelats, vilket innefattar en rätt att även utnyttja infrastrukturen t.ex. växlar. Vidare ingår i definitionen av järnvägsinfrastruktur i järnvägslagen de anläggningar som anges i punkt 1 b–f i bilaga II, exempelvis växlar och signalsystem. När ett järnvägsföretag eller någon annan sökande ansöker om infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge (6 kap. 7 §) och tilldelas ett tågläge (6 kap. 19 §) ingår därmed tillträde till de tillträdestjänster som anges i direktivet.

Kommissionen har dock i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet (EU-Pilot Ref. No EUP [2016] 8940) och vill, som det får förstås, se en sammanhållen reglering under benämningen från direktivet – minimipaket av tillträdestjänster. En bestämmelse om minimipaketet för tillträdestjänster behöver därför införas i den svenska lagstiftningen. Det finns dock även andra skäl för att i järnvägsmarknadslagen tydligare ange vilka tillträdestjänster som ett järnvägsföretag eller en annan sökande har rätt till. Det gäller t.ex. tydliggörande av gränsen mellan tillträdestjänster och andra tjänster. Vidare används begreppet minimipaket av tillträdestjänster även i reglerna om avgiftsuttag, enligt vilka avgifter för användningen av sådana tjänster ska fastställas till de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av fordonet.

Sammantaget görs bedömningen att regler om minimipaketet av tillträdestjänster på ett sammanhållet sätt nu bör införas i lagen. Rätten till minimipaketet av tillträdestjänster bör omfatta både järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet, vilket överensstämmer med nuvarande reglering.

15.2.3 Undantag från krav på att upprätta en verksamhetsplan

<p>Regeringens förslag: Bestämmelser om undantag från krav på att upprätta verksamhetsplan ska i sak föras över från järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten ska få undanta den som förvaltar en lokal lågtrafikerad järnvägslinje från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.</p>
--

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för planerad användning och utveckling av järnvägsnätet. Det finns enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU möjlighet att medge undantag från kravet. Undantagsmöjligheten har förts in i järnvägslagen (6 kap. 1 a § andra stycket). Enligt järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta om undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan för den som förvaltar lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden. Om järnvägsinfrastrukturen i fråga faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU, ska kommissionens beslut först inhämtas. Genom bestämmelsen utnyttjas en undantagsmöjlighet som ges i artikel 2.4 i direktivet.

Eftersom definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur genom framlagda förslag i järnvägsmarknadslagen begränsas och därmed motsvarar direktivets definition av begreppet, behövs inte längre en distinktion mellan infrastruktur som faller in under direktivets definition och annan infrastruktur. All infrastruktur som omfattas av järnvägsmarknadslagen omfattas av direktivets reglering. Om tillsynsmyndigheten avser att undanta en infrastrukturförvaltare för lokal eller regional järnvägsinfrastruktur, ska därför fortsättningsvis alltid kommissionens beslut om huruvida järnvägsinfrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse dessförinnan inhämtas.

Lokal lågtrafikerad järnvägslinje

Genom ändringsdirektivet införs en ny möjlighet till undantag från bl.a. kravet på att upprätta en verksamhetsplan för lokala lågtrafikerade järnvägslinjer (artikel 2.3a).

I järnvägsmarknadslagens inledande kapitel föreslås undantag för lokala lågtrafikerade järnvägslinjer. Enligt det undantaget får tillsynsmyndigheten, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta om undantag från 4 och 5 kap. (krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende) samt, i de fall endast ett järnvägsföretag utför trafik på linjen, från kap. 7 och 8 (tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter). Bestämmelsen om verksamhetsplaner finns i 7 kap. Det aktuella undantaget, som enbart avser bestämmelsen om verksamhetsplan i 7 kap., torde i första hand aktualiseras om den lokala lågtrafikerade linjen trafikeras av fler än ett järnvägsföretag och därmed möjligheten att bevilja undantag från hela kap. 7 och 8 inte är för handen. Till skillnad från undantagen i lagen som gäller järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse krävs inget beslut från kommissionen i frågan. När det gäller undantag för lokala lågtrafikerade linjer är det tillräckligt att kommissionen informeras innan myndigheten fattar sitt beslut.

15.2.4 Tidsplan för tilldelning av infrastrukturkapacitet och kapacitet för banarbeten

Regeringens förslag: I lagen ska det upplysas om att infrastrukturförvaltare vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten ska följa den i bilaga VII till direktiv 2012/34/EU föreskrivna tidsplanen.

Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian anges att infrastrukturförvaltare ska följa den tidsplan för tilldelningsförfarandet som regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att den svenska implementeringen av bestämmelserna om hantering av banarbeten i tilldelningsprocessen inte ligger i linje med direktiv 2012/34/EU och därför bör ändras. *Trafikverket* anser också att det i lagen ska hänvisas till den i bilaga VII till direktiv 2012/34/EU intagna tidsplanen för kapacitetstilldelning och planering av underhållsarbete samt att lagen kompletteras med direktivets krav om att tillräcklig hänsyn därvid ska tas till hur detta påverkar de sökande. *SJ AB* och *Branschföreningen tågoperatörerna (numera Almega Tågforetagen)* anser däremot att infrastrukturförvaltaren i största möjliga utsträckning även fortsatt ska ange sitt behov av kapacitet för banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sitt behov av kapacitet.

Skälen för regeringens förslag

Tidsplanen för tilldelningsförfarandet

Bland de grundläggande skyldigheterna för infrastrukturförvaltare i järnvägslagen anges att förvaltaren ska iakttä tidsplanen för tilldelningsförfarandet som regeringen, eller tillsynsmyndigheten efter bemyndigande från regeringen, föreskriver (6 kap. 1 § tredje stycket).

Enligt artikel 43.1 i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare följa tidsplanen i bilaga VII till direktivet. Bestämmelserna i bilaga VII var fram till den 1 januari 2018 införda i järnvägsförordningen. Genom kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde som ersätter bilaga VII, regleras emellertid tidsplanen i direkt tillämplig EU-reglering. Bestämmelsen i järnvägslagen om att infrastrukturförvaltare ska iakttä tidsplanen för tilldelningsförfarandet som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande föreskriver bör för att underlätta förståelsen av regelverket ersättas av en bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltare vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten ska följa tidsplanen i bilaga VII till direktivet. Hänvisningen bör vara dynamisk, dvs. att den bör avse den vid var tid gällande lydelsen av beslutet som numera utgör bilaga VII. Skälet för att föreslå en dynamisk hänvisning är att regeln är av ren upplysningskaraktär.

Eftersom bilagan numera utgörs av ett direkt tillämpligt beslut, är den direkt tillämplig oavsett om det finns en hänvisning till den i lagen eller inte. Vidare bör det hänvisas till bilagan i direktivet i stället för till beslutet, så att lagen inte behöver ändras om kommissionen t.ex. ersätter beslutet av ett nytt beslut eller en förordning.

Planering av infrastrukturkapacitet för banarbeten

I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare ska ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då övriga ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet ska ha kommit in till infrastrukturförvaltaren (6 kap. 8 §). Infrastrukturförvaltaren ska därmed ange sitt behov av kapacitet för banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sina behov av kapacitet. Begreppet banarbeten är vitt och avser alla slags infrastrukturarbeten, t.ex. underhåll, moderniseringar och ombyggnationer.

I artikel 53.1 i direktiv 2012/34/EU anges att ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska ges in under tågplaneprocessen. När artikeln införlivades i järnvägslagen angavs att lagens utformning skulle uppmuntra infrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren egna önskemål om användning av kapacitet för att utföra planerade banarbeten skulle därför i det närmaste jämföras med en kapacitetsansökan från en organisatör eller utförare av järnvägstrafik. Härigenom skulle det möjliggöras en avvägning mellan trafikens behov och behovet av vidmakthållande respektive utveckling av infrastrukturen. Samtidigt skulle infrastrukturförvaltaren ges största möjliga flexibilitet vid kapacitetstilldelningen. Järnvägstrafikens kortsiktiga behov fick inte tränga undan behovet av långsiktigt vidmakthållande och utveckling av infrastrukturen (prop. 2003/04:123 s. 118 f.).

Trafikverket framhåller i sitt remissvar att synsättet att betrakta banarbeten och tågglägen som i det närmaste likvärdiga konkurrenter om infrastrukturkapacitet har inneburit svårigheter och otydligheter för både infrastrukturförvaltaren och marknadens övriga aktörer. *Trafikverket* framhåller att denna ordning inte heller har direkt stöd i de europeiska rättsakterna. Med reglerna i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU anser *Trafikverket* att det har blivit än mer tydligt att banarbeten inte ska konkurrera om kapacitet med tågglägesansökningar. När infrastrukturkapacitet reserveras ska dock infrastrukturförvaltaren ta tillräcklig hänsyn till hur detta påverkar de sökande. Både *SJ AB* och *Branschföreningen tågoperatörerna* anser å andra sidan att det med hänsyn till de utmaningar det svenska systemet för kapacitetstilldelning står inför, behovet av förutsägbarhet och systematik inte nog kan betonas. Infrastrukturförvaltaren bör därför, enligt deras mening, även fortsatt i största möjliga utsträckning ange sina behov av kapacitet för banarbeten redan i samband med att övriga sökande anger sina behov av kapacitet.

Det kan mot denna bakgrund konstateras att starka skäl fortsatt talar för att en infrastrukturförvaltare bör ange sina behov av kapacitet för

banarbeten i samband med att övriga som ansöker om infrastrukturkapacitet ger in sina ansökningar. Kommissionen har dock genom det delegerade beslutet (EU) 2017/2075 som ändrar bilaga VII till direktiv 2012/34/EU fastställt en tidsplan för kapacitetstilldelningen och planering av banarbeten. I beslutet, som är direkt tillämpligt, införs bestämmelser om tillfälliga kapacitetsrestriktioner, t.ex. när infrastrukturförvaltare ska samråda och informera om banarbeten. Infrastrukturförvaltare ska enligt beslutet informera om större banarbeten före den tidpunkt som gäller för ansökan om kapacitet för tågslagen, medan information kan lämnas senare om det rör sig om mindre banarbeten. För att undvika att den svenska lagstiftningen inte överensstämmer med det direkt tillämpliga beslutet bör regleringen i lagen justeras. I järnvägsmarknadslagen bör det därför framgå att infrastrukturförvaltare ska ange sitt behov av infrastrukturkapacitet senast under tilldelningsförfarandet. Med ”under tilldelningsförfarandet” avses hela förfarandet som leder fram till ett tilldelat tågsläge.

15.2.5 Yttrande över förslag till tågplan

Regeringens förslag: Bestämmelsen om att infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet m.m. ska i allt väsentligt föras över till järnvägsmarknadslagen. Tidsfristen om en månad för berörda parter att yttra sig över förslaget ska begränsas till infrastrukturförvaltarens första förslag till tågplan.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker promemorians förslag att tidsfristen om en månad för yttrande över förslag till tågplan endast ska gälla infrastrukturförvaltarens första förslag till tågplan. *Trafikverket* tillstyrker också förslaget men anser att det därutöver ska göras omfattande och detaljerade kompletteringar till bestämmelsen för att bl.a. ta hänsyn till förfarandet enligt kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen ska infrastrukturförvaltare, utifrån de ansökningar om infrastrukturkapacitet som kommit in till infrastrukturförvaltaren och med beaktande av behovet av reservkapacitet, ta fram ett förslag till tågplan (6 kap. 9 §). Berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget under minst en månads tid. Med beaktande av de yttranden som inkommer och den samordning som följer, ska infrastrukturförvaltaren ta fram reviderade förslag till tågplan. Det kan förekomma att flera reviderade förslag till tågplan presenteras för de berörda parterna. Frågan om vilket eller vilka av dessa som omfattas av kravet på att tidsfristen för yttrande ska uppgå till en månad har behandlats av Transportstyrelsen (TSJ 2015-510). Transportstyrelsen beslutade att Trafikverkets hantering av en tidsfrist för förslag till tågplan var förenlig med järnvägslagen och ansåg att kravet på att tidsfristen inte fick understiga en månad endast avser det första förslaget till tågplan som infrastrukturförvaltaren presenterar. Det ansågs

inte rimligt att parterna vid varje reviderat förslag skulle ha rätt att yttra sig under minst en månads tid. Ett förtydligande av detta förhållande föreslås när den aktuella bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen.

Trafikverket anser att bestämmelsen om förslag till tågplan bör kompletteras ytterligare för att den svenska lagen ska överensstämma med bilaga VII till direktivet. Trafikverket föreslår att förfarandet delas upp i de ansökningar som inkommer före sista ansökningsdatum för kapacitet och de som inkommer efter sista ansökningsdatum.

Som behandlas ovan (avsnitt 15.2.4) bör en upplysningsbestämmelse om att infrastrukturförvaltare ska följa tidsplanen för det tilldelningsförfarande som regleras i direktivets bilaga VII införas i järnvägsmarknadslagen. Av det beslut som för närvarande utgör bilaga VII framgår att infrastrukturförvaltaren har ett förhållandevis stort handlingsutrymme att i sin järnvägsnätbeskrivning fastställa egna regler för vad som ska gälla för ansökningar om infrastrukturkapacitet som inkommer efter sista ansökningsdatum. Det allmänna kravet på att alla sökande ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt gäller naturligtvis även i fråga om sådan tilldelning. Någon ytterligare reglering av bestämmelsen om förslag till tågplan bör inte införas i lag. Om behov av preciseringar i föreskrifter kvarstår, bör i stället kompletteringar ske i förordning eller myndighetsföreskrifter. Det nuvarande bemyndigandet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning och beskrivning av järnvägsnät bör föras över till järnvägsmarknadslagen.

15.2.6 Ad hoc-ansökningar m.m.

Regeringens förslag: En ansökan om enstaka tåglägen inom en gällande tågplan (ad hoc) ska besvaras senast inom fem arbetsdagar. Ansökningar som avser mer än enstaka tåglägen inom en gällande tågplan ska besvaras snarast möjligt.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Promemorians förslag innehåller inte någon begränsning till enstaka tåglägen i fråga om infrastrukturförvaltarens skyldighet att svara på ansökan inom fem arbetsdagar.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att bestämmelsen ska kompletteras med bl.a. begränsningen att endast ansökningar om enstaka tåglägen inom gällande tågplan ska besvaras inom fem arbetsdagar. Mer omfattande ansökningar och större trafikupplägg bör enligt Trafikverket i stället besvaras så fort som möjligt. Trafikverket anser också att bestämmelserna om kapacitetsplaneringen i lagen måste öppna upp för ytterligare steg i enlighet med kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 (bilaga VII till direktiv 2012/34/EU), som även reglerar ansökningar som kommer in efter sista ansökningsdagen, men innan den nya tågplanen börjat gälla, och att det bör klargöras hur dessa ansökningar ska hanteras i förhållande till ad-hoc-ansökningar och kravet på reservkapacitet för kommande ad hoc-ansökningar. *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* vill också att det i lagen klargörs vad som gäller för

infrastrukturförvaltares skyldighet att i kapacitetstilldelningsprocessen spara kapacitet (reservkapacitet) för kommande eventuella ad hoc-ansökningar.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen ska en ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar (6 kap. 16 §). Ad hoc-ansökningar regleras i artikel 48 i direktiv 2012/34/EU. Av artikeln framgår att infrastrukturförvaltaren ska besvara ad hoc-ansökningar om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar.

Att hantera omfattande ansökningar och större trafikupplägg på så kort tid är förenat med stora svårigheter. I direktivet uppställs också detta krav endast i fråga om ansökningar som begränsas till enskilda tåglägen. Mot denna bakgrund bör bestämmelsen justeras när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Direktivets begränsning om fem arbetsdagar för hantering av ansökningar bör endast gälla för enstaka tåglägen. För ansökningar som omfattar mer än enstaka tåglägen bör det i stället gälla att dessa ska besvaras snarast möjligt.

Trafikverket anser också att järnväglagens reglering av tilldelningsförfarandet som i dag innehåller ”förslag till tågplan” och ”tågplan” ska kompletteras med bestämmelser om preliminär och slutlig tågplan för att anpassas till kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075, som ersätter bilaga VII till direktiv 2012/34/EU. Av beslutet framgår att ansökningar som ges in till infrastrukturförvaltaren efter sista ansökningsdagen för tåglägen ska övervägas av infrastrukturförvaltaren. Beslut som gäller sådana ansökningar ska fattas i enlighet med ett förfarande som infrastrukturförvaltaren fastställer och offentliggör i sin beskrivning av järnvägsnätet. Vidare framgår att infrastrukturförvaltaren får ändra ett tilldelat tågläge om det godkänns av den som egentligen hade tilldelats detta tågläge. Om det görs ändringar, ska tågplanen justeras. Sådana justeringar får dock ske senast en månad före den egentliga ändringen av tågplanen, dvs. vid midnatt andra lördagen i december.

Av skäl 53 i direktiv 2012/34/EU framgår att det är viktigt att infrastrukturförvaltare ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet samtidigt som de sökandes rimliga krav tillgodoses. I järnvägsmarknadslagen bör det som en grundläggande skyldighet för infrastrukturförvaltaren hänvisas till bilaga VII som i detta avseende innehåller ett förhållandevis stort handlingsutrymme för infrastrukturförvaltare att inrätta en ordning för ansökningar som inkommer efter sista ansökningsdagen och därmed även hur dessa förhåller sig till sådana ad hoc-ansökningar som regleras i lagen. Någon ytterligare reglering i järnvägsmarknadslagen bör inte införas. Om bedömningen görs att det krävs ytterligare föreskrifter bör sådana införas i förordning eller myndighetsföreskrifter. Bemyndiganden för kapacitetstilldelningsförfarandet flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Trafikverket och *Transportstyrelsen* vill också se klargöranden i lagen om vad som gäller för infrastrukturförvaltares skyldighet att i kapacitetstilldelningsprocessen spara kapacitet (reservkapacitet) för kommande eventuella ad hoc-ansökningar. Det kan konstateras att möjligheten att ansöka om ad hoc-tåglägen i första hand används av dem som bedriver godstrafik, eftersom sådan trafik oftast har kortare

planeringshorisont än persontrafiken. Hur mycket kapacitet som avsätts i det ordinarie tilldelningsförfarandet blir därför avgörande för i vilken mån godstrafikens behov av infrastrukturkapacitet kan tillgodoses. Frågan regleras i artikel 48.2 i direktiv 2012/34/EU. Av artikeln framgår att infrastrukturförvaltare vid behov ska göra en uppskattning av vilken reservkapacitet som ska finnas tillgänglig för att snabbt kunna svara på ad hoc-ansökningar samt att detta även ska gälla för överbelastad infrastruktur. Skyldigheten för infrastrukturförvaltare att bedöma behovet av att organisera tågägen för olika typer av transporter, inklusive reservkapacitet, finns för närvarande i 6 kap. 3 § järnvägslagen. Infrastrukturförvaltaren ska enligt 6 kap. 9 § järnvägslagen ta fram ett förslag till tågplan med beaktande av de ansökningar som kommit in och behovet av reservkapacitet. Dessa bestämmelser bör flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Någon ytterligare reglering och precisering av infrastrukturförvaltarens skyldigheter i dessa avseenden saknas det beredningsunderlag för och bör därför nu inte införas.

15.2.7 Överbelastningsförklaring för kommande tågplanepериод

Regeringens förslag: Om det är uppenbart att det kommer att uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepериод, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen*, som finner att förslaget innebär en anpassning till direktivet, tillstyrker förslaget. *Trafikverket* konstaterar att kraven på att förklara infrastrukturen som överbelastad skärps och upplyser om att en sådan förändring, utöver annat, kommer att kräva ytterligare resurser för att genomföra kapacitetsanalyser och upprätta kapacitetsförstärkningsplaner. Trafikverket anser också att det kan finnas skäl att pröva huruvida direktivets formulering ”inom en nära framtid” implementeras på ett adekvat sätt genom förslagets formulering ”inom kommande tågplanepериод”.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande 6 kap. 13 § järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren, om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet. Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepериод, får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds. Paragrafen genomför delar av artikel 47.1 i direktiv 2012/34/EU, som anger att om det efter samordning av begärda tågägen och efter samråd med de sökande inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om kapacitet, ska infrastrukturförvaltaren omedelbar förklara den delen av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även göras där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

En överbelastningsförklaring innebär att infrastrukturförvaltaren ska göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan (artikel 47.2). Som framgår ovan anges i nuvarande lydelse av 6 kap. 13 § andra stycket järnvägslagen att infrastrukturförvaltaren i de fall betydande kapacitetsbrist kan förväntas inom den kommande tågplanepreioden får förklara den delen av infrastrukturen som överbelastad. Kommissionen har i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet av artikel 47 (EU-Pilot Ref. No EUP [2016] 8940) på denna punkt. Kommissionen anser att direktivet inte ger utrymme för något val om huruvida infrastrukturen ska förklaras överbelastad vid framtida kapacitetsbrist. När bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen föreslås därför att bestämmelsen ändras så att en infrastrukturförvaltare ska förklara en del av järnvägsinfrastrukturen som överbelastad, om det är uppenbart att det kommer att uppstå betydande kapacitetsbrist på den delen av infrastrukturen inom kommande tågplanepreiod. *Trafikverket* ifrågasätter om direktivets formulering ”inom en nära framtid” genomförs på ett korrekt sätt genom formuleringen ”inom kommande tågplanepreiod”. Det kan konstateras att bestämmelsen handlar om kapacitetstilldelningsprocessen inför kommande tågplanepreiod. Nuvarande formulering av bestämmelsen får därför anses motsvara direktivets reglering, och bör oförändrad i sak flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

15.2.8 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter ska i sak flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som nyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägsnätet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian föreslås också ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget och anser att det ligger närmare direktivet och förtydligar syftet med kvalitetsavgifterna. *Trafikverket* anser att promemorians skrivning om att kvalitetsavgifterna ska reducera driftsstörningar ska ersättas av formuleringen minimera driftsstörningar. *Branschföreningen tågoperatörerna (numera Almega Tågföretagen)* och *SJ AB* har inga invändningar mot promemorians förslag men anser nuvarande ordning att kvalitetsavgifter får dras av mot den rätt till ersättning som kan föreligga enligt bestämmelserna om regressrätt enligt järnvägstrafiklagen ska ändras med hänsyn till de syften och drivkrafter som ligger till grund för systemet med kvalitetsavgifter. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* anser att systemet med kvalitetsavgifter inte fungerar tillfredställande för museitrafiken.

Skälen för regeringens förslag

Bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter samlas

Enligt artikel 35 i direktiv 2012/34/EU ska avgiftssystem för infrastruktur motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda med hjälp av verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande. Verksamhetsstyrningen får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften av järnvägsnätet, ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna och bonus till företag som går bättre än planerat.

I järnvägslagen har det för att genomföra direktivet på denna punkt införts regler om att den som orsakar störningar i järnvägssystemet ska betala kvalitetsavgifter. För närvarande är bestämmelserna utspridda och uppdelade på två olika kapitel, dels kapitlet om tilldelning av infrastrukturkapacitet, dels kapitlet om avgifter (6 kap. 4 a, 22 a och 22 b §§ samt 7 kap. 5 a § järnvägslagen).

Villkoren för kvalitetsavgifter regleras i trafikeringsavtalet. Kvalitetsavgifterna är ömsesidiga och ska betalas av den part som avviker från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen. Det betyder att det inte ställs krav på att varje avvikelse från i tågplan fastställt nyttjande ska rendera avgiften utan att parterna i avtalet kan komma överens om vilka avvikelser som accepteras. Det är inte heller fråga om en skaderelaterad ersättning, utan avgiften är snarare att betrakta som ett på förhand fastställt vite inom ramen för parternas avtalsförhållande.

Det ska också vara fråga om avvikelser som någon av parterna har orsakat. Det innebär att händelser som ligger utanför deras respektive möjlighet till kontroll inte omfattas av kravet. Det skulle exempelvis kunna handla om en brand invid spåret som stoppar trafiken och som varken järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har orsakat. Gränserna för ansvaret i dessa avseenden bör i grundläggande delar läggas fast i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning och närmare preciseras mellan parterna i trafikeringsavtalet.

Avgifterna ska betalas till motparten i avtalet. Parter i ett trafikeringsavtal är infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag eller en annan sökande. En annan sökande kan på persontrafikområdet vara t.ex. en regional kollektivtrafikmyndighet eller ett charterbolag som anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. På godstrafikområdet kan det vara ett industriföretag eller en speditör/åkare.

Närmare villkor för när avgifterna ska betalas och storleken på dessa överläts till parterna att komma överens om. Avgifterna måste dock vara så ekonomiskt kännbara att de har en styrande effekt på båda parternas agerande.

Av bestämmelserna framgår också att verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter endast gäller vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgifterna ska ha en styrande effekt och motivera parterna att reducera driftsstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Järnvägssystemet är känsligt för störningar och när väl mer omfattande störningar uppkommit, och parterna inte har några möjligheter att följa villkoren för leveransen av tågläget respektive nyttjande av det, kommer ett incitamentssystem inte att ha någon styrande effekt och därmed inte

längre fylla någon funktion. Tillämpningen av systemet ska vid sådana förhållanden upphöra.

Det kan konstateras att en kvalitetsavgift till skillnad från övriga avgifter i lagen inte är en avgift som är kopplad till tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Något egentligt skäl för att avgiftsdelen av bestämmelserna ska finnas i anslutning till övriga avgiftsbestämmelser i lagen finns därför inte. Bestämmelserna om kvalitetsavgifter bedöms bli enklare och tydligare om de i stället samlas under en rubrik. I förslaget till järnvägsmarknadslag bör bestämmelserna därför samlas i 7 kap. Närmare överväganden kring bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter finns i propositionen Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet (prop. 2010/11:25).

Syftet med kvalitetsavgifterna förtydligas

I järnvägslagen anges att kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltare och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftsstörningar i järnvägssystemet (7 kap. 5 a §). Enligt direktivet ska dock det aktuella avgiftssystemet för infrastruktur motivera järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att både reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda (artikel 35).

När bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter förs över till järnvägsmarknadslagen bör bestämmelsen ändras så att syftet vidgas och återspeglar lydelsen av artikel 35. Kvalitetsavgifter bör därmed utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda. Avsikten är att kvalitetsavgifter ska ha en styrande effekt genom att förmå parterna att anstränga sig för att uppfylla sina åtaganden vad gäller tidhållning. Avgifterna ska betalas av den part som inte uppfyller sina åtaganden i enlighet med vad som kommit till uttryck i trafikeringssavtalet (28 och 29 §§). De ska utformas på ett sätt som utgör incitament för aktörerna att vidta skäligen åtgärder i sin verksamhet för att minimera driftsstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Avgifterna bör vara så ekonomiskt kännbara för såväl infrastrukturförvaltaren som järnvägsföretaget eller trafikorganisationsföretaget att risken för att tvingas betala dessa påverkar sättet att bedriva verksamheten, och de åtgärder som vidtas i denna, i önskvärd riktning. Skälighetskravet utgör taket för kvalitetsavgiften. Det innebär att avgifterna inte bör sättas så högt att de åtgärder en verksamhetsutövare bedömer som nödvändiga för att undvika betalning inte framstår som rimliga vid en kostnads- och nyttoanalys. Det skulle t.ex. kunna handla om en stor investering i exempelvis infrastruktur eller rullande materiel som leder till mycket marginella tids- och punktlighetsvinster. Några nya överväganden i fråga om den av *Branschföreningen tågoperatörernas* och *SJ AB* framförda invändningen mot att kvalitetsavgifter dras av mot regresssättning enligt järnvägstrafiklagen görs inte i detta ärende. Detsamma gäller de av *JHRF* framförda invändningarna mot tillämpningen av systemet med kvalitetsavgifter för museitrafiken.

Bemyndigande

I järnvägslagen finns det inget bemyndigande till regeringen eller tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. I propositionen Åtgärder för att höja kvaliteten i järnvägssystemet (prop. 2010/11:25) gjordes bedömningen att ett bemyndigande inte var nödvändigt utan att verkställighetsföreskrifter var tillräckligt. I promorian föreslås dock att det införs ett bemyndigande i lagen. Regeringen gör dock fortsatt bedömningen att de föreskrifter som kan aktualiseras kan föreskrivas med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen, dvs. som verkställighetsföreskrifter till lagen eller med stöd av den s.k. restkompetensen. Något särskilt bemyndigande bör därför inte införas.

15.3 Infrastrukturförvaltares avgifter

15.3.1 Nuvarande bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter förs över till järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter för nyttjande av infrastrukturkapacitet förs med begränsade sakliga ändringar över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås att nuvarande bemyndiganden i järnvägslagen flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* efterlyser vidare bemyndiganden för att kunna meddela föreskrifter om avgifter än vad som gäller enligt nuvarande lag och vad som föreslås gälla enligt promemorian.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande bestämmelser om avgifter

I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltares avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande (7 kap. 1 §). Infrastrukturförvaltaren ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät (7 kap. 1 a §).

Avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen ska, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader, sättas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, dvs. en marginalkostnadsbaserad avgift (7 kap. 2 §). För överbelastad järnvägsinfrastruktur får dock infrastrukturförvaltaren ta ut extra avgifter. Dessa avgifter kräver, under vissa omständigheter tillsynsmyndighetens godkännande (7 kap. 3 §). För att uppnå kostnadstäckning får infrastrukturförvaltare ta ut högre avgifter än de marginalkostnadsbaserade avgifterna och extra avgifterna. Detta förutsätter dock att det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (särskilda avgifter). Sådana särskilda

avgifter får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala de marginalkostnadsbaserade avgifterna hindras från att använda infrastrukturen (7 kap. 4 §). Infrastrukturförvaltaren kan slutligen, för särskilda infrastrukturprojekt som avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter (7 kap. 5 §).

I svensk transportpolitik har den så kallade marginalkostnadsprincipen varit framträdande sedan 1970-talet. I samband med 1998 års trafikpolitiska beslut slog riksdagen fast att utgångspunkten bör vara att transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter ska motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till. I enlighet med detta togs det för nyttjande av statens spåranläggning även före det att järnvägslagen trädde i kraft 2004 ut en spåravgift, en olycksavgift och en dieselavgift. Genom järnvägslagen infördes avgiftsbestämmelserna i artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg i svensk rätt. I samband med detta uttalades det att det med direktivets skrivning om kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av ett järnvägsfordon (direkta kostnader) i Sverige bör avses de samhällsekonomiska kortsiktiga marginalkostnaderna (prop. 2003/04:123 s. 133). Eftersom direktivet redan då angav att avgiften för direkta kostnader kan ändras för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften orsakar (artikel 31.5), gjordes tolkningen att banavgiften inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen kan differentieras med avseende på slitage-, miljö- och olyckskostnader.

I järnvägslagen finns det därför ingen direkt motsvarighet till artikel 31.5 i direktiv 2012/34/EU, utan en differentiering utifrån den miljöpåverkan som driften förorsakar anses ingå i de marginalkostnadsbaserade avgifterna enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen.

Direktivets bestämmelser om avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

I direktiv 2012/34/EU anges att avgifterna för minimipaketet av tillträdestjänster ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (artikel 31.3). Direktivet anger därmed ett golv för banavgifternas nivå. För att uppnå full kostnadstäckning finns det en möjlighet för infrastrukturförvaltare att ta ut högre avgifter om marknaden kan tåla detta (artikel 32.1).

Minimipaketet för tillträdestjänster ska enligt punkt 1 i bilaga I till direktivet omfatta 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 och f) all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Direktivet ger även infrastrukturförvaltare möjlighet att ändra de avgifter som avses i artikel 31.3 för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av ett tåg förorsakar (artikel 31.5). Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning. Ett uttag av miljökostnader, som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren, får endast göras om ett sådant uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten.

EU-domstolens praxis och kommissionens genomförandeakt om avgifter

Även om bestämmelserna om avgifter i direktiv 2012/34/EU inte har genomgått några större förändringar genom ändringsdirektivet, finns i samband med nu aktuell omstrukturering av lagstiftningen anledning att se över regelverket. Sedan järnvägslagen trädde i kraft 2004 har EU-rätten utvecklats vad gäller tolkningen av vilka kostnader som är att hänföra till direkta kostnader. Det har skett dels genom praxis från EU-domstolen, dels genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

I mål C-512/10 (kommissionen mot Polen) konstaterade domstolen att direktivet (då direktiv 2001/14/EG) inte innehåller en definition av begreppet ”den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs”. Domstolen prövade om de poster som användes för att beräkna banavgifterna i Polen var möjliga att lägga till grund för beräkningen av avgiften för minimipaketet och bantillträdestjänsterna. Domstolen kom fram till att underhålls- och driftskostnaderna endast delvis kan anses uppstå som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs, eftersom dessa kostnader omfattar fasta kostnader för att tillhandahålla en del av järnvägsnätet som uppstår även om det inte förekommer några tågrörelser.

Genomförandeförordning (EU) 2015/909 beslutades efter domen i mål C-512/10 och tar därför hänsyn till denna (skäl 9). I förordningen fastställs ett förfarande för att beräkna direkta kostnader. Enligt förordningen ska beräkningen baseras på kostnaderna för att tillhandahålla tjänsterna i minimipaketet av tillträdestjänster och för tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster. I artikel 4 i förordningen regleras vilka kostnader som inte kan göras gällande i beräkningen av direkta kostnader (artikel 3.1). Förordningen tillåter att infrastrukturförvaltaren använder en ekonometrisk eller ingenjörsbaserad metod för att beräkna de direkta kostnaderna (artikel 6).

Varken den nämnda domen från EU-domstolen eller förordning (EU) 2015/909 tar upp möjligheten att inkludera kostnader för miljöpåverkan som driften av tåg orsakar i avgifterna för minimipaketet (artikel 31.3). Det får därmed nu anses klarlagt att sådana kostnader inte ska ingå i de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs dvs. direkta kostnader. Den svenska regleringen måste därför justeras på denna punkt.

Ändringsdirektivet avseende avgifter

I ändringsdirektivet görs vad gäller avgiftsbestämmelserna i artiklarna 29–37 endast en mindre ändring av artikel 32.4. Det gäller differentiering

av avgifterna för tillträdestjänster för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet, ETCS, vilket är den utrustning som installeras ombord på tågen för att fungera tillsammans med det europeiska signalsystemet ERTMS. Bestämmelser om detta måste därför genomföras i den svenska lagstiftningen.

Bemyndiganden om avgifter

Förslaget i promemorian innebär att nuvarande bemyndiganden gällande avgifter i 7 kap. 10 § järnvägslagen kompletteras och flyttas över till järnvägsmarknadslagen. *Transportstyrelsen* anser att föreskriftsmandatet på avgiftsområdet är alltför snävt jämfört med vad som gäller för kapacitetstilldelning och tillhandahållande av tjänster och saknar i förarbetena skäl för detta. Transportstyrelsen ser behov av att i föreskrifter kunna precisera t.ex. hur avgifterna ska utformas, vilka underlag infrastrukturförvaltaren ska använda sig av för att fastställa avgiften och hur effekterna av avgifterna ska följas upp och anser mot denna bakgrund att mandatet ska utvidgas.

Resonemang kring nuvarande reglering av avgifter finns i propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 131 f.). Där argumenteras bl.a. för att avgiftsbestämmelserna, även om de ska tillämpas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, ska anses utgöra en förpliktelse från staten mot infrastrukturförvaltaren att inte ta ut högre (eller lägre) avgifter än som tillåts. Det är därmed inte fråga om sådana föreskrifter om enskildas inbördes ekonomiska förhållanden som kräver reglering i lag enligt 8 kap. 2 § 1 regeringsformen. Inte heller kan avgifterna anses utgöra en skatt enligt regeringsformen (se dock särskilt beträffande miljörelaterade kostnader avsnitt 15.3.2). Därigenom är det i och för sig möjligt att bemyndiga regeringen eller ge utrymme för subdelegation till en förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter om avgifterna. De flesta bemyndiganden i järnvägslagstiftningen motiveras dock av att EU-direktiven i de delar som inte genomförs i lag ska kunna införlivas på lägre föreskriftsnivå.

Enligt artikel 29.1 i direktiv 2012/34/EU ska medlemsstaterna fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoendet för infrastrukturförvaltare som regleras i artikel 4 i direktivet. Med beaktande av detta oberoende ska medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller lämna det till infrastrukturförvaltaren som redogör för sitt avgiftsuttag i järnvägsnästbeskrivningen. Enligt nuvarande reglering tar infrastrukturförvaltare ut avgifter enligt de övergripande bestämmelserna (ramverket) i 7 kap. järnvägslagen. Detta gäller även i fråga om Trafikverket som förvaltar det statliga järnvägsnätet. I 6 kap. 2 § järnvägsförordningen anges endast att Trafikverket får ta ut avgifter enligt 7 kap. järnvägslagen. Några föreskrifter i övrigt finns för närvarande inte i förordning om fastställande och uttag av avgifter. Om det, för att tillsynsmyndigheten ska kunna följa och övervaka att infrastrukturförvaltare efterlever lagens krav i fråga om avgiftsuttag bedöms nödvändigt att närmare precisera t.ex. vilka slags underlag som infrastrukturförvaltaren ska använda sig av när avgifter fastställs, bör föreskrifter om detta kunna meddelas som verkställighetsföreskrifter till

lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Några bemyndiganden behövs därför inte i denna del.

För att skapa viss flexibilitet i regelverket, t.ex. för oförutsedda händelser som en pandemi, bör dock ett bemyndigande införas som möjliggör att meddela föreskrifter om undantag från lagens krav. Det förutsätter dock att det bakomliggande EU-regelverket medger sådana undantag. Som exempel på en rättsakt som medger undantag från reglerna om avgiftsuttag i direktiv 2012/34/EU kan nämnas Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Enligt förordningen får medlemsstaterna med anledning av covid-19-utbrottet möjlighet att besluta att infrastrukturförvaltares avgifter ska vara lägre än vad som anges i direktivet mot att medlemsstaten ersätter infrastrukturförvaltaren. Ett bemyndigande möjliggör att på lägre föreskriftsnivå införa exempelvis sådana tillfälliga regler.

Vidare bör nuvarande bemyndiganden om infrastrukturförvaltares avgiftssamarbete och analyser av marknadssegment flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

15.3.2 Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och differentiering av avgifter för miljöpåverkan

Regeringens förslag: Avgifter för användning av minimipaketet av tillträdestjänster ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av lagens övriga bestämmelser om avgifter.

Infrastrukturförvaltaren ska få differentiera avgiften för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som framförandet av ett tåg orsakar. En differentiering av avgifterna ska inte få leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* välkomnar tydliggörandet av att externa kostnader för t.ex. buller och föroreningar inte ingår i de direkta kostnader som ska tas ut för minimipaketet av tillträdestjänster. *Transportstyrelsen* anser att förslaget i promemorian om att avgifter för miljöpåverkan inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter om inte sådana uttag tillämpas för godstransporter på väg är för strikt i förhållande till direktivets reglering. *Branschföreningen tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* anser att banavgifter inte ska differentieras utifrån miljöpåverkan, eftersom motsvarande avgifter inte tas ut för vägtrafiken. *Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF*, anser att den regel som anger att infrastrukturförvaltare inte behöver ta ut avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster ska kompletteras med att avgifter inte heller ska tas ut för drivmotorström.

Skälen för regeringens förslag

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

Generellt gäller enligt artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU att avgifter för användning av infrastruktur betalas till infrastrukturförvaltaren och används för att finansiera dennes verksamhet. Banavgifter tas ut för att täcka hela eller delar av infrastrukturförvaltarens kostnader. Huvudregeln innebär att infrastrukturförvaltarens direkta kostnader till följd av tågtrafiken ska täckas. Närmare bestämmelser om hur avgiften beräknas och vilka kostnader som får ligga till grund för beräkningen finns i genomförandeförordning (EU) 2015/909. Om marknaden ”tål det” får infrastrukturförvaltare ta ut högre avgifter för att uppnå full kostnadstäckning (s.k. uppräknade avgifter enligt artikel 32.1). För att tydligare återspegla direktivets krav bör det i järnvägsmarknadslagen anges att avgifter för användning av de tillträdestjänster som benämns minimipaketet av tillträdestjänster enligt 7 kap. 4 § i den föreslagna järnvägsmarknadslagen ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av övriga bestämmelser i kapitlet om infrastrukturförvaltares avgifter.

Genom ändringarna (jämför nuvarande 7 kap. 2 § järnvägslagen) är avsikten att tydliggöra att med kostnader som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon avses endast kostnader som är hänförliga till infrastrukturförvaltaren för att tillhandahålla tillträdestjänsterna.

Möjlighet att ändra tillträdesavgiften på grund av tågets miljöpåverkan

Genom förordning (EU) 2015/909 står det numera klart att externa kostnader (t.ex. samhällets kostnader för buller och utsläpp) inte är hänförliga till de kostnader som orsakas av den trafik som bedrivs enligt artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU (direkta kostnader). Järnvägslagen återspeglar inte detta. Externa kostnader beräknas i stället som en del av de avgifter som tas ut för direkta kostnader enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen.

Enligt artikel 31.5 i direktivet får den avgift som tas ut enligt artikel 31.3 differentieras för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som driften av tåg orsakar. För att genomföra artikel 31.5 och ge infrastrukturförvaltare möjlighet att även fortsatt miljödifferentiera avgiften måste därför en uttrycklig bestämmelse om detta nu införas. En fråga som aktualiseras för svenskt vidkommande är den särskiljning som i regeringsformen görs mellan skatt och avgift, och därmed huruvida riksdagen ska fatta beslut om den eller om detta kan göras av regeringen eller en statlig förvaltningsmyndighet.

En skatt utgörs av ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan en avgift förutsätter en motprestation från det allmänna. Det skulle kunna hävdas att den del av avgiften som innebär en justering uppåt på grund av ett tågs miljöpåverkan utgör en skatt, eftersom den inte ger någon egentlig motprestation för den som betalar, mer än att få använda järnvägsfordon som leder till mer utsläpp (t.ex. diesellok) eller buller än normalt.

För det faktum att avgiften även fortsatt ska anses utgöra en avgift talar dock att den inklusive miljödifferentiering får anses motsvara ett rimligt vederlag för en motprestation i form av en rätt att använda

järnvägsinfrastrukturkapaciteten. Det är inte fråga om ett överuttag, utan de kostnader infrastrukturförvaltaren har för att planera och tillhandahålla tågläget för att järnvägsföretagen ska kunna utföra transporttjänster överstiger de avgifter som tas in av avgiftskollektivet, inklusive eventuella tillägg på grund av miljöpåverkan. Av förarbetena till regeringsformen framgår också att även om det i förhållande till vissa i avgiftskollektivet skulle vara fråga om ett överuttag gör inte detta att det automatiskt blir fråga om en skatt om samtidigt andra avgifter inom samma verksamhetsområde innebär ett underuttag. Avgiftssättningen inom ett verksamhetsområde ska betraktas som en helhet (prop. 1973:90 s. 218).

Bedömningen görs alltså att det här fråga om en avgift, och det finns därmed inga hinder mot att genomföra artikel 31.5 i enlighet med Sveriges åtaganden enligt EU-rätten. I järnvägsmarknadslagen föreslås därför att infrastrukturavgifterna för tillträdestjänsterna får ändras för att ta hänsyn till den kostnad för miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning. Regeringen delar promemorians tolkning av direktivet att en ändring av avgifterna inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter, eftersom motsvarande avgifter för närvarande inte finns för godstransport på väg i enlighet med unionsrätten i Sverige (artikel 31.5 fjärde stycket).

15.3.3 Incitament att utrusta tåg med ETCS

Regeringens förslag: Avgifterna för tillträdestjänsterna ska få differentieras för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS. En differentiering av avgifterna ska dock inte få leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF*, framhåller att föreningarna får synnerligen höga kostnader för införande av ETCS på museifordon och att reducerade banavgifter inte utgör ett incitament för dem. I övrigt framför remissinstanserna inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Genom ändringsdirektivet ändras artikel 32.4 i direktiv 2012/34/EU. En infrastrukturförvaltare får differentiera avgifterna för tillträdestjänster (artikel 31.3) för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS, dvs. den utrustning som finns ombord på tågen för det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Management System, ERTMS. Differentieringen var i den ursprungliga lydelsen av artikel 32.4 obligatorisk men ändras nu till att infrastrukturförvaltaren får välja att differentiera avgifter på denna grund. En sådan differentiering får i likhet med vad som gäller för ändring av avgifterna på grund av tågets miljöpåverkan inte leda till någon intäktsökning av avgifterna. Det bör därför i järnvägsmarknadslagen införas en bestämmelse med denna innebörd.

15.3.4 Extra avgifter

Regeringens förslag: Bestämmelsen om att infrastrukturförvaltaren för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen får ta ut en extra avgift för utnyttjande av överbelastad infrastruktur förs över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian förslås att extra avgifter ska rymmas inom förvaltarens kostnader för infrastrukturen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* ser inga skäl att i bestämmelsen föra in begränsning om att avgiften ska rymmas inom förvaltarens kostnader, eftersom direktivet inte innehåller en sådan begränsning. *Trafikverket* anser att bestämmelsen ska formuleras om till att infrastrukturförvaltaren för att visa att det finns brist på kapacitet får ta ut en extra avgift.

Skälen för regeringens förslag: I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare får ta ut extra avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som har förklarats överbelastad (7 kap. 3 §).

I promemorian föreslås att bestämmelsen, när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen, kompletteras med villkor om att avgiftsuttaget inte får överskrida förvaltarens kostnader för infrastrukturen. Som *Transportstyrelsen* påpekar uppställs dock inte någon sådan begränsning i artikel 31.4 i direktiv 2013/34/EU. Av direktivet framgår endast att den extra avgiften får inbegripas i de avgifter som ska täcka direkta kostnader. *Trafikverket* vill å sin sida se en annan lydelse av bestämmelsen som delvis hämtas från direktivet och innebär att det av lydelsen ska framgå att den extra avgiften tas ut för att visa att det finns brist på kapacitet. Det kan konstateras att infrastrukturförvaltaren visar att det finns brist på kapacitet genom att förklara infrastrukturen som överbelastad, göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Mot denna bakgrund bör nuvarande 7 kap. 3 § järnvägslagen utan ändring flyttas över till järnvägsmarknadslagen. I likhet med nuvarande reglering ska det gälla att om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan, får den extra avgiften inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

15.3.5 Bokningsavgifter och rabatter

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltaren ska få ta ut en lämplig avgift för kapacitet som har tilldelats men inte utnyttjats.

Infrastrukturförvaltares nuvarande möjlighet att bevilja rabatt på avgift ska utvidgas till även gälla för ett visst infrastrukturasnitt om rabatten kan hänföras till kostnadsbesparingar. Rabatten ska vara tillgänglig för alla användare i viss trafik.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian finns det inget förslag om att komplettera nuvarande bestämmelse om rabatt på avgift.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att promemorians förslag ska kompletteras med en uppgift om vad bokningsavgiften syftar till för att underlätta uppföljning av bestämmelsen. När det gäller möjligheter för infrastrukturförvaltare att bevilja rabatter anser *Transportstyrelsen* att bestämmelsen ska kompletteras för att överensstämma med direktiv 2012/34/EU. *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* framhåller att det kan bli problem med att arrangera museitrafik om man riskerar att få betala bokningsavgifter t.ex. på grund av att personal som arbetar på ideell grund blir hastigt sjuk eller får andra förhinder och den planerade körningen därför måste ställas in. Museiföreningar borde därför, enligt *JHRF*, befrias från denna typ av avgifter.

Skälen för regeringens förslag

Bokningsavgifter

Enligt järnvägslagen får infrastrukturförvaltaren ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats (7 kap. 7 §). Syftet med avgiften är att främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Enligt *Transportstyrelsen* fungerar inte den nuvarande lydelsen av paragrafen, som hänför sig till avgiften för tågläget. Avgiften blir inte tillräckligt hög för att uppnå avsedd styreffekt. Bestämmelsen är avsedd att genomföra artikel 36 i direktiv 2012/34/EU, som inte knyter bokningsavgiften till avgiften för tågläget. I stället anges där att infrastrukturförvaltare får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte utnyttjad. Bestämmelsen bör när den förs över till den nya järnvägsmarknadslagen ändras i enlighet med detta. Någon övrig ändring av bestämmelsen bör inte göras.

Rabatter

Rabatter på avgifter regleras i artikel 33 i direktiv (EU) 2012/34/EU. Enligt järnvägslagen får infrastrukturförvaltare ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny trafik och användningen av avsevärt underutnyttjade linjer (7 kap. 6 §). *Transportstyrelsen* anser att bestämmelsen när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen för att fullt ut genomföra direktivet ska kompletteras med att infrastrukturförvaltare även får ge rabatt på avgifter om dessa kan hänföras till administrativa kostnadsbesparingar. Regeringen delar denna bedömning. Även om förslaget inte fanns i promemorian gäller det genomförande av direktiv som innebär en frivillig möjlighet för infrastrukturförvaltare att bevilja enskilda företag en rabatt på avgift. Något hinder för att komplettera bestämmelsen om rabatter bedöms därför inte finnas. Samtliga rabatter ska erbjudas alla användare i viss trafik på lika villkor.

16 Tjänster

16.1 Ett samlat kapitel för tjänster

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om redovisning av tjänsteverksamhet, tillträde till tjänster och avgifter för tjänster ska med begränsade sakliga och redaktionella ändringar föras över från olika kapitel i järnvägslagen till ett samlat kapitel om tjänster i järnvägsmarknadslagen. För en tjänsteleverantör ska endast detta kapitel tillämpas vid sidan av de allmänna kapitlen om tillsyn och överklagande. Detsamma ska gälla för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, i fråga om dessa spår.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget att samla bestämmelser om tjänster i ett kapitel. *Jernhusen AB*, som tillhandahåller den grundläggande tjänsten tillträde till stationer för passagerare, saknar i den nya lagen bestämmelser om huruvida det finns en skyldighet att tillhandahålla en sådan tjänst och en rätt att ta ut en avgift för denna. Det finns, konstaterar Jernhusen AB, ingen skyldighet i lagen för trafikföretag att betala för tjänsterna eller att ingå avtal om stationstjänster.

Skälen för regeringens förslag: En tjänsteleverantör definieras i järnvägslagen som varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket (s.k. grundläggande tjänster) eller 6 kap. 23 c § (tilläggstjänster och extratjänster). Som exempel på grundläggande tjänster kan nämnas tillträde till stationer för passagerare och tjänster som tillhandahålls i godsterminaler och rangerbangårdar. Tilläggstjänster är t.ex. tillhandahållande av drivmotorström och uppvärmning av persontåg, medan extratjänster, utöver annat, utgörs av telekommunikationstjänster och teknisk kontroll av rullande materiel. Bestämmelser som gäller tjänster och tjänsteleverantörer finns för närvarande i 4, 6 och 7 kap. järnvägslagen. I 4 kap. 2 a § järnvägslagen finns bestämmelser om separata räkenskaper och oberoende för tjänsteleverantörer som tillhandahåller grundläggande tjänster och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster. I 6 kap. 23–23 c §§ finns bestämmelser om tillhandahållande av grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extratjänster och i 7 kap. 8 § finns bestämmelser om avgifter för tjänster. Genom bestämmelserna i 4, 6 och 7 kap. järnvägslagen har artiklarna 13, 31.7 och 31.8 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Ändringen av direktiv 2012/34/EU genom direktiv (EU) 2016/2370 påverkar inte de artiklar som rör tjänster. Hittillsvarande bestämmelser om tillhandahållande av tjänster och bemyndiganden i anslutning till dessa bestämmelser i järnvägslagen bör därför med ett par nedan redovisade begränsade ändringar i sak och vissa redaktionella ändringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen. För att underlätta tillämpningen bör de bestämmelser som riktar sig till tjänsteleverantörer dock samlas i ett eget kapitel (9 kap.). Som behandlas i avsnitt 6.1.1 föreslås i

järnvägsmarknadslagen en ny definition av begreppet järnvägsinfrastruktur, som bl.a. undantar spår inom anläggningar för tjänster, utom spår i stationer. Tjänsteleverantörer som endast förvaltar spår eller andra anläggningar som inte utgör järnvägsinfrastruktur, blir därmed inte att betrakta som infrastrukturförvaltare enligt järnvägsmarknadslagen.

Jernhusen AB påpekar att det i lagen inte uppställs någon skyldighet för t.ex. järnvägsföretag vars resenärer begagnar sig av stationshus att ingå avtal med Jernhusen AB och betala för denna tjänst. Jernhusen AB saknar också en reglering om huruvida det finns en skyldighet att tillhandahålla tjänsten. Det kan konstateras att den reglering som för närvarande finns i järnvägslagen och som föreslås flyttas över till den nya järnvägsmarknadslagen genomför direktiv 2012/34/EU. Någon eventuell kompletterande nationell lagstiftning har inte övervägts i detta ärende. I lagen anges bl.a. att en tjänsteleverantör är skyldig att tillhandahålla tjänster på ett icke-diskriminerande sätt och att så långt möjligt tillmötesgå ansökningar om tillträde till grundläggande tjänster. Något krav på att vara tjänsteleverantör uppställs dock inte i järnvägslagstiftningen.

16.1.1 Regellättnad för vissa tjänsteleverantörer

Regeringens förslag: Antalet tjänsteleverantörer som ska tillämpa särskilda bestämmelser om separata räkenskaper och oberoende beslutsfattande begränsas. Sådana bestämmelser ska inte gälla tjänsteleverantörer som endast tillhandahåller tjänster i underhållsanläggningar eller i andra tekniska anläggningar, inklusive tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt eller tjänster som gäller olycksundsättning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 4 kap. 2 a § järnvägslagen ska tjänsteleverantörer som tillhandahåller grundläggande tjänster och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster ha separata räkenskaper för tillhandahållandet av grundläggande tjänster respektive transporttjänsterna. Vidare ska verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget. Genom paragrafen införlivas artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU. Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen har dock getts en vidare tillämpning än vad som framgår av artikeln. I artikeln begränsas kravet till tjänsteleverantörer som tillhandahåller sådana tjänster som listas i direktivets bilaga II punkt 2 a–d, g och i, vilket innebär att en tjänsteleverantör som endast utför sådana tjänster som avses i punkt 2 e, f och h inte ska omfattas av kraven på särredovisning och organisatoriskt oberoende.

För att den svenska regleringen inte ska uppställa kravet på särredovisning och organisatoriskt oberoende för fler tjänsteleverantörer än nödvändigt, bör bestämmelsen ändras i samband med att den förs över till järnvägsmarknadslagen. De tjänsteleverantörer som därmed undantas

från bestämmelsen är sådana som enbart tillhandahåller tjänster i underhållsanläggningar eller i andra tekniska anläggningar, inklusive tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt samt tjänster för olycksundsättning.

16.1.2 Biljettförsäljning och informationssystem

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen om tjänsten försäljning av biljetter på stationer flyttas oförändrad över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket* noterar att det i promemorian saknas förslag i enlighet med de bestämmelser som erbjuds i ändringsdirektivet (EU) 2016/2370 för att införa krav på gemensamma informations- och direktbiljettsystem. *Transportstyrelsen* föreslår att nuvarande bestämmelse om extratjänster utvidgas och görs teknikneutral genom att all biljettförsäljning ska omfattas, inte enbart försäljning på stationer. Transportstyrelsen anser att detta skulle innebära att man uppnår det ursprungliga syftet med direktivet och att det ligger i linje med vad Konkurrensverket uttalat i frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 13a i ändringsdirektivet (EU) 2016/2370 får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för tillhandahållande av biljetter och genomförande av bokningar. Medlemsstaten kan även ge befogenhet till behöriga myndigheter att ta fram ett sådant system. Ett krav som uppställs om ett sådant system tas fram är att konkurrensneutralitet och icke-diskriminering mellan järnvägsföretag säkerställs. Systemet ska förvaltas av en offentlig eller privat juridisk person eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

Enligt nuvarande regler är kollektivtrafikföretag skyldiga att lämna information om sin trafik till ett gemensamt informationssystem (4 kap. 2 § lagen [2010:1065] om kollektivtrafik). I Transportstyrelsens föreskrifter anges att uppgifterna ska lämnas till Samtrafiken AB (6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd [TSFS 2012:2] om anmälningsskyldighet och trafikantinformation). Det finns däremot inget krav på järnvägsföretag som bedriver persontrafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem. Enligt järnvägslagen har en tjänsteleverantör som tillhandahåller en s.k. extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande en skyldighet att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. Som en extratjänst räknas bl.a. biljettförsäljning på stationer (6 kap. 23 c § andra stycket). Genom bestämmelsen genomförs artikel 13.8 och bilaga II punkt 4 till direktiv 2012/34/EU.

Konkurrensverket noterar att promemorian inte innehåller förslag som genomför artikel 13a i ändringsdirektivet. Konkurrensverket refererar i samband med detta till skrivelsen ”Konkurrensförhållandena avseende försäljning av biljetter för kommersiell persontrafik” som verket den 4 juni 2019 gav in till Infrastrukturdepartementet (dnr I2019/01889). I skrivelsen redovisas observationer och konstateras att nuvarande ordning som

innebär att SJ enbart upplåter sina försäljningskanaler till trafikoperatörer som bedöms komplettera och främja SJ:s egen försäljning av biljetter riskerar att leda till ökade inträdesbarriärer på den kommersiella persontrafikmarknaden och därmed minska konkurrenstrycket. Konkurrensverket, som i skrivelsen gör bedömningen att nuvarande brister i dessa avseenden inte kan åtgärdas genom förelägganden enligt konkurrenslagstiftningen, föreslår att frågan utreds. Verket ser därför positivt på att frågan behandlats inom ramen för utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige (SOU 2020:25).

Transportstyrelsen föreslår att frågan om biljettförsäljning hanteras i samband med genomförandet av fjärde järnvägspaketet genom att regeln i järnvägslagen om tillhandahållande av tjänster i fråga om biljettförsäljning, när den flyttas över till den nya järnvägsmarknadslagen, ska gå längre än vad som föreskrivs i direktivet samt göras teknikneutral. Det skulle innebära att även biljettförsäljning via digitala försäljningskanaler skulle omfattas av bestämmelsen. Om tjänsten tillhandahålls någon utomstående (dvs. inte enbart försäljning av egna biljetter), ska tillhandahållandet ske på ett icke-diskriminerande sätt till alla järnvägsföretag och andra sökande. Transportstyrelsen anser att en sådan teknikneutral reglering bättre överensstämmer med det ursprungliga syftet med direktivet och kan genomföras snabbare än förslagen från utredningen om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. En sådan reglering skulle också, enligt Transportstyrelsen, ligga i linje med de observationer som Konkurrensverket har redovisat i sin skrivelse om konkurrensförhållandena för försäljning av biljetter.

Det kan konstateras att frågan om hur ett för resenärer, operatörer och trafikorganisatörer fungerande biljettförsäljningssystem ska utformas är komplex och kräver ytterligare överväganden. Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen bör därför oförändrade flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

16.1.3 Samarbete om genomfartstrafik

<p>Regeringens förslag: Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan genomfartstrafik.</p>

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget att införa begreppet ”genomfartstrafik i tjänsteanläggningar”. Transportstyrelsen delar promemorians bedömning att det är oklart om den situation som förslaget tar sikte på kommer att uppstå men anser inte att detta utgör skäl för att avstå från en reglering som säkerställer järnvägsföretags och andra sökandes möjlighet att få tillträde till tjänsteanläggningar. *Trafikverket* konstaterar att förslaget saknar motsvarighet i det bakomliggande direktivet och att det i promemorian inte redovisas i vilken utsträckning regleringen är nödvändig. Trafikverket anser därför att behovet av att införa regleringen bör övervägas ytterligare samt att det bör klargöras vilken relation som avses regleras genom bestämmelsen.

Skälen för regeringens förslag: Genom förslaget till järnvägsmarknadslag tydliggörs att spåren inom en anläggning för tjänster, utom i fråga om spår i stationer, inte är att anse som järnvägsinfrastruktur (1 kap. 4 §). Därmed utgör de inte heller ett järnvägsnät i lagens mening och tillträdesrätten enligt 6 kap. i lagen gäller inte för dessa spår. Tillträde till de spår som behövs för att använda en tjänst i anläggningen tillförsäkras i stället genom ansökan om tjänsten, som inkluderar tillträdet även till spåren (9 kap. 1 §).

Här avses dock den situationen att ett järnvägsföretag behöver använda spåren inom en anläggning för tjänster för att nå en annan tjänsteanläggning. Frågan uppkommer då hur den tillträdesrätt som förutsetts enligt direktivet kan säkerställas (jämför skäl 27 och artikel 13.2 och 13.3 i direktiv 2012/34/EU). Frågan har hittills hanterats i branschen utan särskild reglering. *Trafikverket* anser att frågan om huruvida lagreglering behövs bör övervägas ytterligare, medan *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget i promemorian.

Även om de situationer för vilka det finns behov av en lagreglering kan förväntas bli sällsynta, är det inte svårt att tänka sig en situation där en intressekonflikt uppstår och därmed tillträdet till en tjänsteanläggning hindras. Det skulle t.ex. kunna handla om att en tjänsteleverantör som avser att använda spåren för att sälja både tillträde till spåren och tjänster till ett järnvägsföretag, medan ett järnvägsföretag endast har för avsikt köpa tillträde för att nå en annan anläggning för tjänster. Det kan också handla om att spår används för uppställning och därmed hindrar tillträde t.ex. till en anläggning för rengöring och tvätt. Detta bör, som föreslås i promemorian, lämpligen och enklast hanteras genom att de berörda tjänsteleverantörerna ges en skyldighet att samarbeta för att säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan genomfartstrafik. En bestämmelse om detta föreslås därför.

16.1.4 Tillämpning av genomförandeakter om tillträde till tjänster

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser det bör klargöras vad utgångspunkten är för genomförandeakter om tillträde till tjänster, om de endast gäller för järnvägsföretag eller om de även omfattar andra sökande, och därmed hur bemyndigandet ska användas.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU får kommissionen anta genomförandeakter för att närmare specificera förfaranden och kriterier för tillträde till tjänster och tjänsteanläggningar. Detta har gjorts genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster.

Förordningen trädde i kraft den 13 december 2017 och tillämpas sedan den 1 juni 2019.

Enligt artikel 1 avses med ”sökande” i förordningen endast järnvägsföretag. Detta överensstämmer också med vad som gäller enligt artikel 13 i direktiv 2012/34/EU. Om emellertid nationell lagstiftning berättigar även andra att ansöka om tillträde till anläggningar för tjänster, ska bestämmelserna i genomförandeförordningen även gälla för dessa sökande i enlighet med nationell lagstiftning.

Enligt järnvägslagen gäller tillträdesrätten för tjänster även andra sökande. Regeringen delar därför bedömningen i promemorian att utgångspunkten är att genomförandeförordningen i Sverige även gäller för andra sökande än järnvägsföretag. Det kan dock finnas skäl att i föreskrifter begränsa tillämpningen av hela eller delar av genomförandeförordningen ska tillämpas i förhållande till andra sökande än järnvägsföretag. Ett bemyndigande behövs därför för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i föreskrifter ange i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster ska tillämpas i fråga om andra sökande än järnvägsföretag.

Det är fråga om ett bemyndigande och regeln riktar sig därmed inte direkt till enskilda. Den kan dock fungera som en upplysning till enskilda om att det kan finnas regler på lägre föreskriftsnivå som begränsar tillämpningen av en direkt tillämplig EU-rättsakt i fråga om andra sökande än järnvägsföretag. Det bedöms inte finnas några hinder för att hänvisningen i bemyndigandet till artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU görs dynamisk, dvs. att bemyndigandet gäller även eventuellt senare lydelse av artikeln.

17 Tillsyn

17.1 Tillsynsmyndighet

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighet ska i sak föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Tillsynsmyndigheten ska alltså pröva ansökningar om licens, godkännanden, gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd, nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturtillstånd.

Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att av de nämnda lagarna och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagarna följs.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighet bör i sak föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem (1 kap. 3 §). Det är Transportstyrelsen som har rollen som tillsynsmyndighet. I likhet med vad som gäller i dag bör

tillsynsmyndigheten pröva ansökningar om godkännanden och tillstånd. Tillsynsmyndigheten bör också utöva tillsyn enligt vad som framgår av lagarna och enligt föreskrifter och beslut, t.ex. villkor, meddelade i anslutning till lagarna.

Någon förändring i sak i bestämmelserna om tillsyn i förhållande till vad som gäller enligt hittillsvarande reglering i 8 kap. järnvägslagen är inte avsedd.

17.2 Tillsynsmyndighet enligt EU-rätten

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798.

Tillsynsmyndigheten ska också fullgöra myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att reglerna i järnvägssäkerhetslagen om tillsyn över direktiv (EU) 2016/798 med tillhörande EU-rättsakter bör utökas till att även omfatta TSD Drift, som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Skälen för regeringens förslag

Tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter

Det bör i de nya lagarna tydliggöras att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798. Ibland ställs uttryckliga krav på efterlevnad av EU-rättsakter i de nya lagarna (t.ex. i järnvägssäkerhetslagen, när det gäller infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag). I så fall är det enligt dessa lagar och tillhörande föreskrifter som tillsynen bedrivs. När det gäller lagen om nationella järnvägssystem ska tillsynsmyndigheten inte utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter, eftersom regleringen där gäller järnvägssystem som undantas från EU-rättsliga krav.

I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn enbart med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter, och det alltså inte finns någon anslutande reglering i svensk författning, behöver det klart framgå av den aktuella EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är tillsynsmyndighetens uppgift att bedriva tillsyn i förhållande till vissa utpekade aktörer. Det kan exempelvis i en EU-förordning, som utfärdats med stöd av nämnda direktiv, föreskrivas att den nationella säkerhetsmyndigheten ska ”övervaka tillämpningen” av den aktuella EU-förordningen. I så fall är det inte självklart att den nationella säkerhetsmyndigheten får bedriva tillsyn med de befogenheter det innebär. ”Övervakning” innebär inte automatiskt ”tillsyn”. Det är viktigt att tillsynsmyndigheten inte går längre än vad som klart framgår av den direkt

tillämpliga EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering. Annars finns det risk för att genomförandet går längre än avsett.

För att tillsynsmyndigheten ska kunna bedriva tillsyn enligt andra EU-rättsakter än sådana som utfärdats med stöd av nämnda direktiv krävs att detta uttryckligen framgår av lag eller föreskrifter. I järnvägsmarknadslagen föreslås som exempel på detta en bestämmelse som innebär att tillsynsmyndigheten ska bedriva tillsyn enligt förordning (EU) nr 913/2010 (EU:s godskorridorförordning). Transportstyrelsens befogenhet att utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 bör framgå av järnvägstekniklagen. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning (TSD Drift) är exempel på en sådan EU-rättsakt som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. *Transportstyrelsen* anser att det bör framgå av järnvägssäkerhetslagen att styrelsens tillsynsmandat även täcker tillsyn utifrån kraven i förordning (EU) 2019/773 (TSD Drift). Som framgår ovan har den aktuella EU-rättsakten utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Det innebär att Transportstyrelsens befogenhet att utöva tillsyn över förordning (EU) 2019/773 (TSD Drift) omfattas av de föreslagna tillsynsbestämmelserna i järnvägstekniklagen. Det kan också nämnas att Transportstyrelsens befogenheter när det gäller tillsyn i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet bör framgå av såväl järnvägstekniklagen som järnvägssäkerhetslagen.

Fullgörande av myndighetsuppgifter enligt EU-rättsakter

De direkt tillämpliga EU-rättsakterna kan, förutom verksamhet som omfattas av tillsynsmyndighetens ansvarsområde, reglera verksamhet som omfattas av någon annan myndighets ansvarsområde. Det kan exempelvis handla om arbetsmiljöaspekter inom järnvägsområdet, där Arbetsmiljöverket bedriver tillsyn. Tillsynsmyndigheten fullgör de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter, om inte någon annan myndighet är ansvarig enligt lag eller förordning. För att kunna avgöra vilken myndighet som ska bedriva tillsyn i det enskilda fallet och vad som ska ingå i denna tillsyn, behöver tillsynsmyndigheten föra en löpande diskussion med andra tillsynsmyndigheter om gränserna för myndigheternas ansvarsområden och samarbetet dem emellan.

17.3 Tillsynsmyndighetens olika roller

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska även i fortsättningen fullgöra uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet, licensmyndighet och regleringsorgan enligt det EU-rättsliga regelverket på järnvägsområdet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Tillsyn enligt direktiv (EU) 2016/798

Tillsynsmyndigheten bör även fortsättningsvis fullgöra uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Transportstyrelsen är alltså nationell säkerhetsmyndighet i Sverige. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska bl.a. utöva tillsyn över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798. Av artikel 17 framgår bl.a. följande. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppfyller skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem. De ska tillämpa de principer som anges i de tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoderna för tillsyn som avses i artikel 6.1 c. Av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 2018/761 av den 16 februari 2018 om fastställande av gemensamma säkerhetsmetoder för de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn efter utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 1077/2012 framgår hur tillsyn av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska bedrivas.

Även infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags tillämpning av relevanta gemensamma säkerhetsmetoder ska kontrolleras av den nationella säkerhetsmyndigheten (artikel 17.1). En helt ny uppgift för den nationella säkerhetsmyndigheten i detta sammanhang blir att bedriva tillsyn över järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats av ERA. Innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg ska underrätta behöriga nationella säkerhetsmyndigheter så att dessa kan planera tillsynsverksamheten (artikel 17.2–17.3). Övervakningen av att reglerna för lokförarnas arbets- och körtider samt viloperioder följs ska säkerställas av behöriga myndigheter. I detta avseende framgår av lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet. I övrigt gäller arbetstidslagen (1982:673). Om övervakningen av efterlevnaden inte säkerställs av nationella säkerhetsmyndigheter, ska de behöriga myndigheterna samarbeta med de nationella säkerhetsmyndigheterna (artikel 17.4).

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska begära att byrån begränsar eller återkallar ett gemensamt säkerhetsintyg, om den konstaterar att en tillståndshavare inte uppfyller villkoren för tillståndet. Om den nationella säkerhetsmyndigheten själv har utfärdat det gemensamma säkerhetsintyget, kan den återkalla detta (artikel 17.5). Den nationella säkerhetsmyndigheten har vidare, om den upptäckt en allvarlig säkerhetsrisk, rätt att vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, inklusive att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta den relevanta verksamheten (artikel 17.6).

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur och säkerställa att de uppfyller de väsentliga kraven. Vad gäller gränsöverskridande infrastruktur ska den nationella säkerhetsmyndigheten utöva tillsynen i samarbete med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter. Om den nationella säkerhetsmyndigheten finner att

en infrastrukturförvaltare inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska den begränsa eller återkalla tillståndet (artikel 17.7).

Vid tillsyn över ändamålsenligheten hos infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem får de nationella säkerhetsmyndigheterna beakta säkerhetsnivån hos de aktörer som avses i artikel 4.4 i direktiv (EU) 2016/798 och, i tillämpliga fall, hos de utbildningsanstalter som avses i direktiv 2007/59/EG (artikel 17.8). Det ska även finnas ett utbyte av information med andra nationella säkerhetsmyndigheter och ERA (artikel 17.9). Nationella säkerhetsmyndigheter får skicka meddelanden för att varna infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag om dessa åsidosätter sina skyldigheter enligt artikel 17.1 (artikel 17.10). Det ska vidare finnas ett utbyte av information mellan ERA eller den nationella säkerhetsmyndighetens tillståndsprocesser och den nationella säkerhetsmyndighetens tillsynsprocess (artikel 17.11–17.13).

Principer för beslutsfattande

I direktiv (EU) 2016/798 uppställs krav på den nationella säkerhetsmyndighetens arbetssätt och principer för beslutsfattande. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Den ska tillåta samtliga parter att bli hörda och motivera sina beslut (artikel 18.1 första stycket). Detta är allmänna skyldigheter som alla myndigheter har enligt 25 § förvaltningslagen.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska vidare omgående besvara framställningar och ansökningar, utan dröjsmål skicka sina framställningar om information och anta alla sina beslut inom fyra månader efter det att alla de relevanta uppgifterna har lämnats av sökanden. Den kan när som helst begära tekniskt stöd av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller andra behöriga organ när den utför sina uppgifter enligt artikel 16 i direktivet (artikel 18.1 andra stycket).

Enligt 9 § förvaltningslagen är utgångspunkten att ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. När det gäller kravet på att anta beslut inom fyra månader bör tidsfrister för prövning av ärenden föreskrivas i förordning. Något särskilt genomförande av bestämmelsen om tekniskt stöd anses inte nödvändigt.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska vidare samråda med samtliga aktörer och berörda parter vid utarbetande av det nationella regelverket (artikel 18.1 tredje stycket). En sådan samrådsskyldighet framgår av bestämmelsen om utfärdande av föreskrifter i förordningen (2007:1244) om konsekvensanalys vid regelgivning. I 4 § i förordningen anges att en myndighet, innan den beslutar föreskrifter eller allmänna råd, så tidigt som möjligt ska ge statliga myndigheter, kommuner, landsting, organisationer, näringslivet och andra som kostnadsmissigt eller på något annat betydande sätt berörs tillfälle att yttra sig i frågan och om konsekvensutredningen.

Direktivet föreskriver att den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha möjlighet att utföra de inspektioner, revisioner och utredningar som behövs. Den ska beviljas tillgång till all relevant dokumentation hos

infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag samt till deras anläggningar, installationer och utrustning och vid behov all relevant dokumentation och alla anläggningar, installationer och utrustning tillhörande någon sådan aktör som avses i artikel 4 i direktivet (artikel 18.2). Transportstyrelsens befogenheter när det gäller tillsyn i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet bör framgå av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Medlemsstaterna ska enligt direktivet vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de beslut som fattas av de nationella säkerhetsmyndigheterna kan överklagas till domstol (artikel 18.3). Att den nationella säkerhetsmyndighetens beslut i enskilda fall går att överklaga till allmän förvaltningsdomstol bör framgå av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Desutom uppställs i direktivet krav på att de nationella säkerhetsmyndigheterna aktivt ska utbyta åsikter och erfarenheter, särskilt inom det nätverk som inrättas av ERA, i syfte att harmonisera kriterierna för beslutsfattande (artikel 18.4). Transportstyrelsens skyldighet att inom sitt ansvarsområde fullgöra uppgifter enligt EU-rättsakter framgår av förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Något ytterligare genomförande av artikel 18.4 behövs inte.

Tillståndsmyndighet

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som tillståndsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv 2012/34/EU. Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet i Sverige. Det innebär att myndigheten ansvarar för att utfärda, tillfälligt dra in, återkalla eller ändra en licens för järnvägsföretag. Denna ordning bör bestå.

Regleringsorgan

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. Transportstyrelsen är sedan 2004 regleringsorgan i Sverige. Det innebär att myndigheten har tillsynsansvar för bestämmelser om särredovisning, oberoendekrav, icke-diskriminerande tillträde till och avgifter för järnvägsinfrastruktur samt tjänster och anläggningar för tjänster. Denna ordning bör bestå.

17.4 Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar, handlingar och tillträde

<p>Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om tillsynsmyndighetens befogenheter ska när det gäller rätten till upplysningar, handlingar och tillträde i sak flyttas över till de nya lagarna. Tillsynsmyndigheten ska därmed ha rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem på begäran få</p>

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om godkännanden eller tillstånd, prövning av tvist och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten ska få begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt 1–3.

Tillsynsmyndighetens rätt att vidta åtgärder, få hjälp av Polismyndigheten och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten ska i förekommande fall gälla även vid tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringen förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten bör i likhet med vad som för närvarande gäller enligt järnvägslagen ha vissa befogenheter för att kunna utföra sin tillsyn (8 kap. 3 §). Bestämmelser om tillsynsmyndighetens befogenheter bör därför införas i järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. För överväganden vid införandet av järnvägslagens tillsynsbestämmelser, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 143 f. och 197 f.).

Utgångspunkten för tillsynsverksamheten bör vara att de åtgärder som vidtas av myndigheten ska vara nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sin uppgift som tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten får alltså inte gå längre eller vidta strängare åtgärder än vad som i det enskilda fallet krävs. En grundläggande förutsättning för en fungerande tillsyn är vidare att initiativ och beslut är väl underbyggda. För att kunna utföra sitt tillsynsuppdrag bör tillsynsmyndigheten få tillgång till de upplysningar och handlingar som behövs. Det bör också finnas en möjlighet för myndigheten att kräva in sådana upplysningar som krävs för att kunna utföra statistiska undersökningar.

Därutöver bör tillsynsmyndigheten kunna få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till den verksamhet som berörs. Framför allt när det handlar om säkerhetslagstiftning (dvs. vid tillsyn enligt järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem) är det viktigt att tillsynsmyndigheten får tillträde även i de fall där det påverkar andra än de aktörer som i första hand bedriver verksamhet som omfattas av lagarna. Tillsynsmyndigheten bör ha rätt till tillträde om det finns en anknytning till den verksamhet som tillsynen avser. Tillsynsmyndigheten kan exempelvis behöva få tillgång till ett fordon i en verkstad som innehas av någon annan än ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare. Tillträde bör dock endast ske i den utsträckning som behövs för tillsynen. Av integritetsskäl bör rätten till tillträde inte avse bostäder.

Vidare bör tillsynsmyndigheten kunna få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Enligt nuvarande bestämmelse i järnvägslagen har tillsynsmyndigheten rätt till hjälp av Polismyndigheten och Tullverket vid tillsyn (8 kap. 3 § andra stycket). Bestämmelsen bör föras över till de nya lagarna förutom vad avser Tullverket, eftersom det i praktiken visat sig inte finnas ett behov av hjälp från den myndigheten.

Vid behov bör tillsynsmyndigheten kunna ansöka om verkställighet av tillsynsbeslut hos Kronofogdemyndigheten. Dagens bestämmelse i järnvägslagen bör därför föras över till de nya lagarna (8 kap. 3 § tredje stycket).

Tillsynsmyndigheten bör även bedriva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsmyndigheten är då i behov av motsvarande rätt att vidta åtgärder och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten samt rätt till hjälp av Polismyndigheten för tillsynen.

17.5 Förelägganden

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om förelägganden ska i sak flyttas över till de nya lagarna. Tillsynsmyndigheten ska därmed få besluta de förelägganden som behövs för att järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagarna ska följas.

Förelägganden ska även få meddelas för att säkerställa att direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 följs. Ett föreläggande ska få förenas med vite.

Regeringens bedömning: Begreppet föreläggande bör i järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem användas för att ange förbud och tillfällig säkerhetsåtgärd.

Promemorians förslag och bedömning överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att vitesförelägga tillsynsobjekt som har statlig huvudman.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt järnvägslagen får tillsynsmyndigheten meddela de förelägganden och förbud som behövs för att lagen eller de föreskrifter eller villkor som meddelats med stöd av lagen ska följas. Förelägganden och förbud får förenas med vite (8 kap. 4 § första och andra styckena).

Järnvägslagens bestämmelser föreslås med begränsade ändringar föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I lagarna bör dock fortsättningsvis inte begreppet förbud användas utan endast begreppet föreläggande. Ett föreläggande kan emellertid avse exempelvis

ett förbud eller ett omedelbart stopp av en verksamhet. I direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 används begreppet tillfällig säkerhetsåtgärd, och ett föreläggande kan avse även en sådan åtgärd. Till skillnad från vad som föreslås i promemorian bör begreppet tillfällig säkerhetsåtgärd inte föras in i järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Ytterligare en skillnad i förhållande till hittillsvarande järnvägslag är att det i den anges att förelägganden får meddelas för att tillse att villkor som meddelats med stöd av lagen ska följas. I de nya lagarna bör i stället för villkor begreppet beslut användas, vilket dock innefattar t.ex. villkor som meddelats i anslutning till ett tillstånd eller ett godkännande. Tillsynen bör avse förenligheten med lagen samt föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen. Förelägganden ska kunna användas för att bedriva denna tillsyn på ett effektivt sätt.

Om tillsynsmyndigheten inom ramen för sin tillsyn misstänker att en verksamhet som omfattas av lagen inte bedrivs i enlighet med lagen, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen eller i enlighet med direkt tillämpliga EU-rättsakter, bör myndigheten i ett första skede påpeka detta förhållande för den ansvariga verksamhetsutövaren och ge denne tillfälle att vidta rättelse. Först om tillsynsmyndigheten inte lyckas åstadkomma någon förändring genom sådana informella kontakter, bör myndigheten utfärda ett föreläggande. Ett sådant ska kunna förenas med vite. Av föreläggandet bör det tydligt framgå på vilket sätt och inom vilken tid verksamhetsutövaren ska agera för att följa föreläggandet och undvika en eventuell vitessanktion. Allmänna bestämmelser om vite finns i viteslagen (1985:206). Om rättelse inte sker med anledning av föreläggandet, ska tillsynsmyndigheten som en slutlig åtgärd kunna återkalla ett godkännande eller det tillstånd som verksamheten avser.

Tillsynsmyndigheten är i behov av motsvarande möjlighet att kunna meddela förelägganden, även i förening med vite, för att säkerställa efterlevnaden av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. *Transportstyrelsen* anser att det bör framgå av lagtexten att ett vitesföreläggande även ska kunna riktas mot verksamhetsutövare som har en statlig huvudman. Regeringen konstaterar att som utgångspunkt bör vitesförelägganden inte kunna riktas mot staten och att det krävs starka skäl för att frångå denna utgångspunkt (prop. 2020/21:194 s 66 f.). Regeringen konstaterar vidare att ingripanden som aktualiseras av de nu aktuella regelverken syftar till att förmå verksamhetsutövaren att följa efterlevnaden av exempelvis godkännanden, följa aktuella villkor som har meddelats i anslutning till ett tillstånd eller att följa tillämpliga EU-rättsakter. Regeringen förutsätter att under sådana omständigheter kan rättelse ske på frivillig väg. Skäl talar därför inte för att införa möjligheten att förelägga en statlig aktör vid vite inom aktuellt område Någon närmare reglering enligt Transportstyrelsens förslag bör därför inte föras in i de nu aktuella lagarna.

17.6 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägsmarknadslagen

17.6.1 Tillsyn över tillämpningen av EU:s godskorridorförordning m.m.

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av EU:s godskorridorförordning i enlighet med järnvägsmarknadslagen.

Följande bestämmelser i järnvägslagen ska med begränsade redaktionella justeringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen:

- tillsynsmyndighetens rätt till insyn i förhandlingar om banavgifter,
- förbudet mot att pröva en fråga om utdömande av vite för förfaranden för vilka konkurrensskadeavgift påförts eller vite utdömts enligt konkurrenslagen, och
- skyldigheten för den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen att till den myndighet som regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Bestämmelser om tillsyn i järnvägslagen som förs över till järnvägsmarknadslagen

Tillsyn enligt järnvägsmarknadslagen kommer att omfatta tillsyn av licenser för järnvägsföretag, dvs. kraven på gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkeskunnande och försäkring, samt av i första hand infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer i fråga om särredovisning, oberoendekrav, icke-diskriminerande tillträde till och avgifter för järnvägsinfrastruktur samt tjänster och anläggningar för tjänster.

För att utöva tillsynen bör de allmänna bestämmelser som behandlas ovan i avsnitt 17.4 och 17.5 tillämpas. Därutöver bör järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt till insyn i förhandlingar om banavgifter (8 kap. 3 § fjärde stycket) samt mot förbud att pröva en fråga om utdömande av vite för förfaranden för vilka konkurrensskadeavgift eller vite enligt konkurrenslagen (2008:579) redan dömts ut (8 kap. 4 § tredje stycket) flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

Avslutningsvis bör skyldigheten för verksamhetsutövare att lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet flyttas över till järnvägsmarknadslagen (8 kap. 3 b §). Även det till denna paragraf anslutande bemyndigandet som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas till myndigheten bör flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Det innebär att regeringen i förordning kan ange dels till vilken myndighet dessa uppgifter ska lämnas, dels lämna vidare bemyndigandet till denna myndighet att precisera vilka uppgifter som avses. För närvarande är denna myndighet Trafikverket, som förvaltar det statliga järnvägsnätet.

Godskorridorförordningen

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik tillämpas på förvaltning och utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som ingår i godskorridorer. I förordningen fastställs regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för godstrafik. Regler fastställs i förordningen för val, organisation och förvaltning av godskorridorer och den vägledande investeringsplaneringen för dessa. Förordningen gäller sedan den 9 november 2010. Delar av det svenska järnvägsnätet ingår i en av dessa korridorer, den s.k. Scandinavian-Mediterranean Corridor. Enligt artikel 20 i förordningen ska regleringsorganen längs korridoren samarbeta för att övervaka konkurrensen i denna. Det innebär att regleringsorganen ska säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde till korridoren. De ska i frågor som gäller korridoren också vara organ för överklagande (i den svenska lagen kallat tvistlösning) som regleras i artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU. Regleringsorganen ska utbyta nödvändig information från infrastrukturförvaltarna och andra parter. Om en sökande lämnar klagomål till ett regleringsorgan i fråga om internationella godstransporttjänster eller om det berörda regleringsorganet på eget initiativ genomför en undersökning, ska detta regleringsorgan samråda med regleringsorganen i övriga medlemsstater genom vilka det berörda internationella tågsläget passerar. Regleringsorganet ska, innan det fattar sitt beslut, begära in all nödvändig information av dessa regleringsorgan. För att Transportstyrelsen ska kunna utföra de uppgifter som anges i artikel 20 i godskorridorförordningen föreslås det att den rätt tillsynsmyndigheten har att bedriva tillsyn enligt järnvägsmarknadslagen även ska omfatta tillsyn över bestämmelserna i godskorridorförordningen. Tillsynsmyndighetens rätt att t.ex. få tillgång till information, meddela förelägganden och förena dessa med vite, få hjälp av Polismyndigheten och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten bör alltså gälla även vid tillsyn över efterlevnaden av godskorridorförordningen.

17.6.2 Prövning av tvister om tillämpningen av järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om att järnvägsföretag eller någon annan sökande till tillsynsmyndigheten ska få hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör står i överensstämmelse med lagen eller med föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska med vissa kompletteringar flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Tillämpningsområdet ska utvidgas till att även omfatta beslut som fattas av vertikalt integrerade företag. Tvisteföremålet ska även kunna avse frågan om huruvida beslutet står i överensstämmelse med vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda

samråd med de berörda parterna i tvisten inom en månad från det att tvisten hänskjutits till myndigheten.

Nuvarande möjlighet för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i ett trafikeringsavtal ska inte föras över från järnvägslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian anges inte att beslut som har fattats av vertikalt integrerade företag ska kunna hänskjutas till tvistlösning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att begreppet ”hänskjuta tvist” ska ersättas av ”hänskjuta klagomål” för att bättre överensstämja med direktivet och inte riskera sammanblandning med den tvistlösning som infrastrukturförvaltaren ansvarar för inom ramen för kapacitetstilldelningsprocessen. Transportstyrelsen anser vidare att även beslut som fattats av ett järnvägsföretag ska kunna hänskjutas för klagomål.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

I järnvägslagen finns det bestämmelser om att järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet eller tjänst till tillsynsmyndigheten kan hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantörs beslut står i överensstämmelse med 5, 6 och 7 kap. i lagen (8 kap. 9 §).

Enligt artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU ska regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen) ansvara för ett tvistlösningsförfarande. En sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något annat sätt kränkt ska kunna klaga till regleringsorganet. Tvisterna ska kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, dvs. frågor som för närvarande regleras i 5, 6 och 7 kap. i järnvägslagen. Tvisterna kan alltså gälla beslut som en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör fattat i frågor som regleras i 5, 6 eller 7 kap. eller föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser (8 kap. 9 § första stycket). Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i tvisten inom sex veckor från det att ärendet är komplett (8 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen), vilket överensstämmer med artikel 56.9.

Om parterna inte kan komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten också på begäran av en av parterna fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som ska gälla för trafiken (8 kap. 9 § tredje stycket).

För att tillförsäkra ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande tillträde för järnvägsföretag till järnvägstjänster kan beslut om tillträde till grundläggande tjänster, inklusive tillträdet till anläggningarna de produceras i, även prövas av tillsynsmyndigheten (8 kap. 9 § fjärde stycket). Om intressekonflikter uppstår och en sökande anser sig diskriminerad av tjänsteleverantörens beslut, får den sökande enligt artikel 13.5 i direktivet rikta klagomål till regleringsorganet. Tillsynsmyndigheten ska vid behov, dvs. om det visar sig finnas fog för klagomålet, se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas den 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

tjänsteanläggningar. Det kan i första hand antas gälla anläggningar i storstadsområdena eller utmed särskilt belastade sträckor av järnvägsnätet. Eftersom tjänsteleverantörer visserligen ska sträva efter att så långt möjligt tillgodose den totala efterfrågan på tjänster men det samtidigt inte ställs krav på att tjänsteleverantörer i detta syfte måste investera i ny kapacitet, kommer inte samtliga ansökningar att kunna tillgodoses. Den prövning som ska göras handlar därför om att undersöka huruvida den sökande har blivit behandlad så som direktivet föreskriver, dvs. på ett icke-diskriminerande sätt, och om därmed avslaget går att motivera utifrån sakliga skäl. Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande en lämplig del av tjänstekapaciteten. Det är alltså tjänsteleverantören själv som därefter måste rätta sig efter beslutet genom att tilldela den sökande en viss del av tjänstekapaciteten och göra den omplanering av fördelning av tjänstekapaciteten som krävs för att följa tillsynsmyndighetens beslut. I likhet med vad som gäller i motsvarande tvistesituation vid fördelning av kapacitet på järnvägsnätet bör inte tillsynsmyndigheten på egen hand göra direkta ändringar i tjänsteleverantörens fördelning av tjänstekapacitet.

Föreslagen ordning

Transportstyrelsen föreslår att förfarandet ska byta namn från tvist till klagomål. Som skäl för detta anges att ordet tvist inte används i direktivet, där det i stället talas om att överklaga beslut och om klagomål (artikel 56.1 och 56.9). Vidare anser *Transportstyrelsen* att användningen av begreppet tvist leder till risk för sammanblandning med det tvistlösningsförfarande som infrastrukturförvaltaren ansvarar för i kapacitetstilldelningsprocessen. Regeringen anser att den argumentation som underbygger bestämmelsen i propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 147 f.) fortfarande är giltig. Regeringen ser inte att den risk för sammanblandning som *Transportstyrelsen* befarar utgör tillräckliga skäl för att nu ändra namn på förfarandet.

Eftersom det bakomliggande regelverk som kan bli föremål för tvist ändras och utökas, ändras och utökas på motsvarande sätt de förhållanden som kan komma att bli föremål för prövning enligt bestämmelsen om tvistlösning. Tvisterna ska enligt artikel 56.1 i direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning, inklusive innehållet i en järnvägsvägsnätbeskrivning, och avgiftsuttag. Genom ändringsdirektiv (EU) 2016/2370 utökas denna lista med frågor som rör trafikledning, planering av modernisering eller oplanerat underhållsarbete samt efterlevnaden av kraven enligt artiklarna 2.13 och 7–7d. Det innebär att de beslut som kan komma i fråga för tvistlösning gäller den marknadsreglering som nu föreslås samlas i 4–9 kap. järnvägsmarknadslagen. Det innebär i sin tur att beslut som rör licenser (2 kap.) och redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.) inte kan bli föremål för prövning av tvist.

Prövning av tvist kan som anges i artikel 56.1 främst förväntas handla om beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller tjänsteleverantörer.

Transportstyrelsen framför dock att den utökning av tillämpningsområdet för tvistlösningsförfarandet som görs genom ändringsdirektivet innebär att även beslut fattade av ett järnvägsföretag skulle kunna bli föremål för tvistlösning. Enligt artikel 56.1 ska tvistlösningsförfarandet i tillämpliga fall omfatta de i artikeln uppräknade beslut som fattas av järnvägsföretag. Mot denna bakgrund bör bestämmelsen, när den flyttas över till järnvägsmarknadslagen, kompletteras och även omfatta beslut som fattas av vertikalt integrerade företag. I bestämmelsen bör, på motsvarande sätt som gäller i dag, anges att prövningen ska omfatta frågan om huruvida det beslut som är föremål för prövningen är förenligt med tillämpliga bestämmelser i 4–9 kap. järnvägsmarknadslagen eller med föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel. Eftersom kommissionen har meddelat genomförandeakter och delegerade akter med stöd av direktiv 2012/34/EU, bör dock en prövning av tvist kunna omfatta besluts förenlighet med sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter. Detta innebär en utvidgning i förhållande till regleringen enligt järnvägslagen, enligt vilken prövningen endast omfattar bestämmelser i lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. I järnvägsmarknadslagen bör det framgå att tillsynsmyndigheten inom en månad, från det att en begäran om tvist lämnats in, ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna. Denna skyldighet framgår av artikel 56.9 i direktivet men har inte tidigare förts in i järnvägslagen. I förvaltningslagen finns allmänna bestämmelser om myndigheters ärendehantering, som inte överensstämmer med skyldigheterna i artikel 56.9. En särskild bestämmelse med en tidsgräns för när tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med parterna bör därför föras in i järnvägsmarknadslagen. De nuvarande bestämmelserna om tidsfrister för prövningen av tvister och om fördelning av tjänstekapacitet bör oförändrade föras över till järnvägsmarknadslagen.

Enligt järnvägslagen finns det för närvarande en möjlighet för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i ett trafikeringsvillkor (8 kap. 9 § tredje stycket). Denna rätt förs inte över till järnvägsmarknadslagen. Bestämmelsen i järnvägslagen saknar motsvarighet i direktiv 2012/34/EU. När järnvägslagen tillkom motiverades denna möjlighet med att tillsynsmyndigheten, i likhet med vad som då gällde för Tågtrafikledningen, skulle ha rätt att fastställa villkoren i ett trafikeringsavtal, om parterna inte kom överens (prop. 2003/04:123 s. 151). Därefter har endast ett sådant ärende hanterats av tillsynsmyndigheten (Järnvägsstyrelsens beslut 2004, dnr 2004-873). Sedan dess har villkoren i trafikeringsavtalen standardiserats ännu mer, och det bedöms inte längre finnas samma behov av att tillsynsmyndigheten ska kunna fastställa villkoren. Eftersom detta inte är ett krav i direktivet, föreslås att möjligheten för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i trafikeringsavtal inte bör föras över från järnvägslagen till järnvägsmarknadslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering få meddela föreskrifter om prövning av tvister.

17.6.3 Samarbetsavtal enligt järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få övervaka tillämpningen av samarbetsavtal. Myndigheten ska få lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att det bör förtydligas dels hur samarbetsavtal ska kunna ingås på ett icke-diskriminerande sätt och vad ett sådant avtal ska kunna omfatta, dels om den övervakning tillsynsmyndigheten ska ägna sig åt medför en rätt för myndigheten att ingripa i och påverka avtalstecknandet.

Skälen för regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare får enligt artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag, om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå samarbetsavtal med ett järnvägsföretag, ska även andra järnvägsföretag tillåtas att ingå sådana avtal med förvaltaren. Enligt artikeln ska samarbetsavtal också ingås under överinseende av regleringsorganet, som ska övervaka tillämpningen av sådana avtal och, när det är motiverat, ge råd om att de ska upphävas. Detta bedöms vara en uttömmande reglering av vilka befogenheter tillsynsmyndigheten ska ha i fråga om samarbetsavtalen. Däremot skulle tillämpningen av ett sådant avtal naturligtvis kunna innebära att en infrastrukturförvaltare agerar i strid med andra bestämmelser i lagen om t.ex. icke-diskriminering. Tillsynsmyndigheten skulle alltså indirekt kunna ingripa mot ett sådant avtal och då använda sig av lagens övriga tillsynsverktyg, t.ex. förelägganden som kan förenas med vite.

För att genomföra artikeln om samarbetsavtal bör det av järnvägsmarknadslagen framgå att en infrastrukturförvaltare får ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, såsom sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser. För att tillsynsmyndigheten ska kunna utöva den övervakning som förutsätts enligt direktivet bör infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal, bli skyldiga att anmäla det till tillsynsmyndigheten (se avsnitt 14.3.5). I anslutning till bestämmelsen bör också en särskild bestämmelse om övervakning införas i tillsynskapitlet. Av denna bör det framgå att tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal och att myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

Trafikverket efterlyser förtydliganden av hur samarbetsavtal ska kunna ingås på ett icke-diskriminerande sätt och vilka befogenheter tillsynsmyndigheten ska ha i dessa avseenden. Ett icke-diskriminerande sätt torde innebära att alla sökande ska behandlas lika. Om ett järnvägsföretag eller någon annan sökande erbjuder att ingå samarbetsavtal i ett visst avseende eller för en viss sträcka, bör även övriga berörda järnvägsföretag ges samma erbjudande. Tillsynsmyndighetens befogenheter i fråga om avtalen bör begränsas till att övervaka

tillämpningen och, om det behövs, lämna rekommendationer om att avtalen bör ändras eller upphävas.

17.6.4 **Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende**

Regeringens förslag: Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen om skyldigheter för den som ansvarar för vissa tillsynsbeslut att årligen upprätta en åtagande- och intresseförklaring samt krav på karens efter avslutad anställning flyttas i sak över till järnvägsmarknadslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU ska medlemsstaterna se till att regleringsorganet har en sådan personal och förvaltas på ett sådant sätt att dess oberoende garanteras. I järnvägslagen (8 kap. 3 c och 3 d §§) har det av denna anledning förts in regler om att den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU årligen ska göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet. Befattningshavaren ska också omfattas av ett års karens efter anställningen vid myndigheten innan denne kan påbörja ett arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller enheter som omfattas av tillsynen. Det är generaldirektören och chefen vid tillsynsmyndigheten som bör ansvara för dessa beslut och därmed omfattas av de här aktuella kraven. Detta har även klargjorts i 8 § andra stycket förordningen med instruktion för Transportstyrelsen. Bestämmelserna bör i sak flyttas över till järnvägsmarknadslagen.

17.7 **Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägstekniklagen.**

17.7.1 **Tillsyn över fasta installationer och fordon**

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer och fordon för att säkerställa att de delsystem som en fast installation eller ett fordon består av uppfyller kraven enligt järnvägstekniklagen, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

För gränsöverskridande fasta installationer ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Det ska i järnvägstekniklagen upplysas om att det i järnvägssäkerhetslagen finns ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder, om det vid tillsynen framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn och järnvägsföretags rapporteringskrav.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås bl.a. en tydligare uppdelning av tillsyn över fasta installationer respektive fordon.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Direktivens reglering av tillsyn över fasta installationer och fordon

I direktiv (EU) 2016/797 (driftskompatibilitetsdirektivet) och (EU) 2016/798 (säkerhetsdirektivet) uppställs krav på att den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över att fasta installationer och fordon överensstämmer med de väsentliga kraven. Tillsynen över delsystems förenlighet med de väsentliga kraven regleras alltså i olika direktiv för fasta installationer och fordon.

Av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över att markbaserade delsystem (fasta installationer) uppfyller de väsentliga kraven. Om myndigheten vid sådan tillsyn kommer fram till att infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för säkerhetstillstånd, ska myndigheten begränsa eller återkalla säkerhetstillståndet. Av artikel 17.7 framgår också att tillsynen för gränsöverskridande delsystem ska ske i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten.

Enligt artikel 16.2d i direktiv (EU) 2016/798 ska den nationella säkerhetsmyndigheten därutöver utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797. De grundläggande kraven för driftskompatibilitetskomponenter innebär att sådana komponenter får släppas ut på marknaden endast om de medger att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås, de uppfyller de väsentliga kraven, används inom avsett område för användning och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

För fordon återfinns motsvarande – om än betydligt mer omfattande och detaljerad – tillsynsreglering i artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797. Artikel 26 inleds med en regel som riktar sig till järnvägsföretagen. Järnvägsföretag ska kontinuerligt bevaka att de fordon företaget använder uppfyller de väsentliga kraven. Om järnvägsföretaget upptäcker brister i något sådant avseende, ska dessa åtgärdas. Därefter anges att om den nationella säkerhetsmyndigheten blir medveten om att ett fordon eller en fordonstyp inte uppfyller de väsentliga kraven, ska myndigheten informera järnvägsföretaget och be det vidta åtgärder för att komma till rätta med dessa brister. Om det visar sig att de åtgärder som järnvägsföretaget vidtar inte är tillräckliga för att komma till rätta med bristen, och detta innebär en allvarlig säkerhetsrisk, ska den nationella säkerhetsmyndigheten besluta om tillfälliga säkerhetsåtgärder enligt artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798. En tillfällig säkerhetsåtgärd kan ytterst innebära att myndigheten beslutar att verksamheten omedelbart begränsas eller tillfälligt avbryts. Om en allvarlig säkerhetsrisk trots de åtgärder som vidtagits av järnvägsföretaget och sådana tillfälliga säkerhetsåtgärder som

den nationella säkerhetsmyndigheten beslutar fortfarande kvarstår, får den nationella säkerhetsmyndigheten besluta att återkalla eller ändra godkännandet.

Järnvägstekniklagens reglering av tillsyn över fasta installationer och fordon

Tekniska krav på fasta installationer och fordon och de delsystem och driftskompatibilitetskomponenter som ingår i dessa föreslås genomföras i järnvägstekniklagen (i fråga om den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem). I järnvägstekniklagen föreslås det också finnas regler om godkännande för ibruktage av fasta installationer och godkännande för utsläppande på marknaden av fordon. Vid godkännandet prövas delsystemens förenlighet med de väsentliga kraven, dvs. föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Även om tillsynsbestämmelserna i fråga om markbaserade delsystem (fasta installationer) finns i direktiv (EU) 2016/798, framstår det som ändamålsenligt att tillsynsbestämmelser som avser de väsentliga kraven placeras i järnvägstekniklagen och inte i järnvägssäkerhetslagen.

Fasta installationer innefattar de markbaserade delsystemen, som för närvarande är Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur. En fast installation ska under den tid den är i bruk uppfylla de krav som uppställdes vid godkännandet i fråga om överensstämmelse med väsentliga krav m.m. Tillsynsbestämmelsen i järnvägstekniklagen bör dock omfatta alla krav och skyldigheter som framgår av lagen, föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som meddelats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Som exempel på andra krav i lagen än de väsentliga kraven kan nämnas kravet på nytt godkännande vid modernisering och ombyggnation av fasta installationer. Den verksamhetsutövare, vanligtvis en infrastrukturförvaltare, som innehar en fast installation i sin verksamhet ansvarar för att den fasta installationen uppfyller lagens krav. Av direktiv (EU) 2016/798 framgår också att tillsynen för gränsöverskridande fasta installationer ska ske i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten. I Sverige kan det alltså bli aktuellt för tillsynsmyndigheten att samarbeta med den danska nationella säkerhetsmyndigheten för delsystem på Öresundsbron samt med norsk och finsk nationell säkerhetsmyndighet (Norge omfattas som medlem av EES av den EU-rättsliga järnvägsregleringen och till Finland finns en järnvägsövergång i Haparanda). Myndigheterna bör dock endast fatta beslut och utöva myndighet på den egna sidan gränsen. Därmed aktualiseras inte överlåtande av förvaltningsuppgifter till en annan stat enligt 10 kap. regeringsformen.

Tillsyn över fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven regleras i artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797. Tillsynsbestämmelsen i lagen bör utformas på samma sätt som för fasta installationer. Utgångspunkten bör vara att det järnvägsföretag som använder ett fordon i sin verksamhet ansvarar för att fordonet uppfyller de krav som framgår av järnvägstekniklagen, föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning

till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter (av vilka tillämpliga väsentliga krav framgår). I lagen bör det anges att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att denna skyldighet följs. Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över alla fordon som används i trafik på svenska järnvägsnät. Det innebär att tillsynsmyndigheten även ska utöva tillsyn över fordon som har godkänts av ERA. Även om ERA ska ”ta fullt ansvar” för de godkännanden som ERA utfärdar, har ERA ingen rätt att utöva operativ tillsyn gentemot enskilda järnvägsföretag (artikel 21.6). ERA måste i stället, om det finns anledning till det, vända sig till tillsynsmyndigheten. Det bör dock ske ett informationsutbyte mellan dessa myndigheter. Om det blir fråga om mer ingripande åtgärder, som att ändra eller återkalla ett godkännande, ska det göras av den myndighet som beviljat godkännandet.

Om tillsynsmyndigheten vid tillsyn finner att uppställda krav inte uppfylls, får ett föreläggande meddelas. Direktiven bygger på principen att bristerna inledningsvis påpekas och att en dialog med verksamhetsutövaren inleds och först därefter, om åtgärder inte vidtas eller inte leder till avsett resultat, mer ingripande tillsynsåtgärder vidtas. Detta är ett uttryck för proportionalitetsprincipen och överensstämmer också med hur tillsyn bedrivs enligt hittillsvarande 8 kap. järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten får, utifrån de tillsynsverktyg den har att tillgå, bedöma hur tillsynen ska bedrivas för att säkerställa regelefterlevnad (prop. 2003/04:123 s. 143). Tillsynsmyndigheten bör inte vidta mer ingripande åtgärder än vad som krävs i det enskilda fallet. När det gäller brister som innebär säkerhetsrisker kan det vara nödvändigt att omgående ta till mer ingripande åtgärder som förelägganden. Sådana förelägganden bör kunna avse alla åtgärder som bedöms nödvändiga för att lagens krav ska följas och omfattar därmed sådana åtgärder som i både direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 benämns tillfälliga säkerhetsåtgärder. Ytterst kan det handla om att verksamheten omedelbart stoppas eller begränsas. När det gäller brister som påverkar säkerheten i verksamheten har tillsynsmyndigheten även möjlighet att vidta åtgärder med stöd av järnvägssäkerhetslagen. Det kan t.ex. avse förelägganden som gäller säkerhetsstyrningssystemet. Om bristerna är av sådan omfattning att förutsättningarna för en infrastrukturförvaltares säkerhetstillstånd eller ett järnvägsföretags säkerhetsintyg påverkas, bör sådana tillstånd kunna begränsas eller återkallas. I järnvägstekniklagen bör en upplysning tas in som anger att om det vid tillsyn framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk, finns ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder i järnvägssäkerhetslagen.

Bestämmelserna i lagen bör kompletteras med ett bemyndigande för att bl.a. direktivets bestämmelser om tillsyn och järnvägsföretags rapporteringskrav ska kunna genomföras på lägre föreskriftsnivå.

17.7.2 Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Om tillsynsmyndigheten bedömer att de tillsynsåtgärder som vidtagits enligt järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, ska tillsynsmyndigheten få besluta att ändra

eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande. Detta ska dock endast gälla om det har visats att bristen på överensstämmelse med kraven enligt järnvägstekniklagen, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 fanns redan vid godkännandet och godkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten.

Om ett typgodkännande återkallas, ska fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med detta typgodkännande dras tillbaka.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.
Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande järnväglag finns en generell bestämmelse om återkallelse av godkännande av delsystem som avser delsystem hänförliga till både infrastruktur och fordon. Enligt 8 kap. 6 a § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten återkalla ett godkännande enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda eller om delsystemet inte längre uppfyller föreskrivna krav i fråga om säkerhet eller driftskompatibilitet. Ett beslut om återkallelse får begränsas att gälla för viss tid (prop. 2010/11:160 s. 66 f.). Avsikten är att en återkallelse ska avse brister som fanns redan vid godkännandet. Om det gäller brister som uppkommit därefter, ska andra tillsynsåtgärder vidtas.

Föreslagen ordning

Nuvarande bestämmelse om återkallelse av godkännande av delsystem bör ändras i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798. För fasta installationer innebär det att reglerna om tillsyn över markbaserade delsystem ska tillämpas enligt artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 (se avsnitt 17.7.1). Om det efter tillsyn av sådana delsystem fortsatt visar sig finnas så allvarliga brister att infrastrukturförvaltarens verksamhet påverkas på ett sätt som innebär att grunden för säkerhetstillståndet kan ifrågasättas, bör tillsynsmyndigheten överväga om säkerhetstillståndet ska ändras eller återkallas. I järnvägstekniklagen bör det endast tas in en upplysning om att det i järnvägssäkerhetslagen finns ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder. Någon återkallelse av ett godkännande av en fast installation aktualiseras inte.

När det gäller fordon ser dock regleringen annorlunda ut. Av artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797 framgår en ordning för vad som gäller när fordon inte uppfyller något eller flera tillämpliga väsentliga krav och detta leder till en allvarlig säkerhetsrisk. Om de åtgärder som vidtagits av järnvägsföretaget, på eget eller tillsynsmyndighetens initiativ, visar sig otillräckliga för att komma till rätta med bristerna och detta innebär en allvarlig säkerhetsrisk, ska godkännandet ändras eller återkallas. Ansvaret för att ändra eller återkalla ett godkännande eller typgodkännande ligger på den myndighet som har beviljat godkännandet, dvs. tillsynsmyndigheten eller ERA. I de fall ERA ska återkalla ett

godkännande måste det föregås av en dialog med tillsynsmyndigheten som utför den operativa tillsynen. Om det råder meningsskiljaktigheter mellan ERA och tillsynsmyndigheten om huruvida ett godkännande ska ändras eller återkallas, ska det medlingsförfarande som regleras i artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797 tillämpas.

Tillsyn enligt järnvägstekniklagen över både fordon och fasta installationer bör avse fordonets eller den fasta installationens förenlighet med lagen, föreskrifter och beslut som meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797, i stället för – som anges i direktivet – de väsentliga kraven. Det innebär ingen egentlig skillnad i sak. De förhållanden som ska vara uppfyllda vid godkännandet av ett fordon avser de väsentliga krav som kommer till uttryck i föreskrifter på olika nivåer, i första hand TSD, varav samtliga för närvarande beslutats i form av direkt tillämpliga rättsakter med stöd av bestämmelser i direktiven. Även om endast direktiv (EU) 2016/797 bör nämnas i lagen, avses även direktiv som ersatts av detta (jämför artikel 58 enligt vilken hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses utgöra hänvisningar till direktiv (EU) 2016/797). Det innebär t.ex. att en TSD som beslutats med stöd av direktiv 2008/57/EG och som fortsatt är giltig utgör en sådan EU-rättsakt som avses i lagen.

En saklig inskränkning i möjligheten att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller typgodkännande som bör framgå av lagen är att det ska ha visats att den bristande överensstämelsen med kraven som lett till den allvarliga säkerhetsrisken fanns redan vid godkännandebeslutet. Av detta följer att om bristerna i stället uppkommit efter godkännandet, på grund av exempelvis bristande underhåll, bör andra åtgärder vidtas mot järnvägsföretaget, t.ex. enligt järnvägssäkerhetslagen.

Det bör noteras att innehavaren av ett godkännande eller typgodkännande inte behöver vara, och ofta inte är, det järnvägsföretag som använder fordonet. Det kan t.ex. handla om en aktör som hyr eller leasar ut fordon. När en ändring eller återkallelse av ett godkännandebeslut aktualiseras ska kommunikationen i ärendet ske med innehavaren av godkännandet eller fordonstypgodkännandet. Det är också innehavaren som ska få del av beslutet och ges möjlighet att begära omprövning och överklaga beslutet.

Ytterligare en bestämmelse från direktivet som bör genomföras i lag framgår av artikel 26.8 i direktiv (EU) 2016/797. Det gäller fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkrans om överensstämmelse med ett typgodkännande som har återkallats. Sådana fordon ska dras tillbaka från marknaden. När det däremot gäller direktivets regel om att fordon som byggts i enlighet med ett återkallat typgodkännande inte får godkännas för att släppas ut på marknaden förrän bristerna har åtgärdats, följer det redan av att det då inte finns något typgodkännande att bevilja godkännandet gentemot. Någon särskild regel om detta, som föreslås i promemorian, bedöms därför inte behövlig.

Inte heller bör det, vilket föreslås i promemorian, införas något särskilt bemyndigande om återkallelse av godkännande. De ytterligare regler som behövs för att genomföra direktivets regler om återkallelse fullt ut bör genomföras som verkställighetsföreskrifter till lagen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen eller med stöd av det föreslagna bemyndigandet om tillsyn. Det gäller t.ex. särskilda procedurregler om

ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden när ett återkallelseförfarande drivs parallellt med ett tillsynsförfarande, tidsfrister för omprövning av återkallelsebeslut, ett beslut om ändring eller återkallelse ska föras in i fordonregister eller fordonstypregister, vilka som ska informeras om återkallelse och medlingsförfarande mellan ERA och tillsynsmyndigheten.

17.7.3 Tillsyn över utsedda organ

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över utsedda organ. Tillsynsmyndigheten ska därvid ha rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta att begränsa eller återkalla ett beslut om att utse ett utsett organ om organet inte längre uppfyller kraven eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: När tillsynsmyndigheten har beslutat att utse ett utsett organ (se avsnitt 11.3.1) ska tillsynsmyndigheten i egenskap av anmälande myndighet fortsätta att utöva tillsyn över det utsedda organet. Myndigheten har i samband med detta rätt att hos de utsedda organen få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. Om det utsedda organet inte längre uppfyller föreskrivna krav eller på annat sätt allvarligt underlåter att fullgöra sina skyldigheter, får tillsynsmyndigheten besluta att begränsa eller återkalla ett beslut att utse organet. Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz ska underrättas om beslut om begränsning eller återkallelse.

I järnvägstekniklagens tillsynskapitel bör det införas övergripande bestämmelser om tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter när det gäller tillsyn över utsedda organ. Ytterligare bestämmelser om tillsyn över utsedda organ bör få meddelas med stöd av det föreslagna generella bemyndigandet om tillsyn.

17.7.4 Marknadskontroll

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om marknadskontroll ska med viss justering flyttas över till järnvägstekniklagen. Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller i TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga krav, ska tillsynsmyndigheten få vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med en EG-försäkran.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven på överensstämmelse med i TSD eller nationella regler föreskrivna väsentliga krav, ska tillsynsmyndigheten få besluta om kompletterande

kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med en EG-kontrollförklaring.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om marknadskontroll.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Marknadskontroll avser kontroll av att produkter som tillhandahålls på marknaden motsvarar uppställda krav, t.ex. när det gäller säkerhet, samt att produkterna är märkta på föreskrivet sätt och försedda med nödvändig dokumentation. Kontroll i konstruktions- och tillverkningskedet räknas inte som marknadskontroll. Marknadskontroll omfattar inte heller upprepade kontroller av produkter som har tagits i bruk.

Järnvägsmateriel, dvs. delsystem och driftskompatibilitetskomponenter, är enligt direktiv (EU) 2016/797 föremål för en omfattande reglering och kontroll från konstruktionsskedet och framåt via EG-kontroll respektive EG-försäkring, godkännande för ibruktagande respektive utsläppande på marknaden och därefter tillsyn med utgångspunkt i reglerna om driftskompatibilitet och säkerhet. Mot denna bakgrund härav är tillverkare enligt huvudregeln undantagna från krav på CE-märkning av driftskompatibilitetskomponenter som omfattas av direktiv (EU) 2016/797 (skäl 39 och 40 i direktiv (EU) 2016/797). Fråga har dock uppkommit om det i samband med nu aktuell omarbetning av lagstiftningen borde tydliggöras vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vad gäller marknadskontroll för järnvägsmateriel och uttryckligt anges att tillsynsmyndigheten även på detta område är marknadskontrollmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 samt att myndigheten ska tillämpa förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn på motsvarande vis som gäller för Transportstyrelsen på vägtrafikområdet enligt 10 § fordonsförordningen (2009:211). Det kan emellertid ifrågasättas om avsikten från EU har varit att till den omfattande regleringen av järnvägsmateriels förenlighet med det harmoniserade regelverket ska läggas hela regleringen för varukontroll och varför detta i så fall inte har angetts tydligare i direktiv (EU) 2016/797. Risken med att ange i lagen att tillsynsmyndigheten ska fullgöra denna uppgift fullt ut beträffande järnvägsmateriel i förhållande till regelverket på varuområdet är att det kan bli en överreglering som innebär ökade kostnader både för enskilda aktörer och för staten. Mot denna bakgrund bör det i detta skede inte föreslås ytterligare reglering av marknadskontroll än vad som uttryckligt framgår av direktiv (EU) 2016/797, vilket i allt väsentligt överensstämmer med vad som gäller enligt järnvägslagen (artiklarna 11 och 16). Den övergripande utgångspunkten i direktivet är att medlemsstaterna inte får förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem släpps ut på marknaden för användning i unionens järnvägssystem om komponenterna eller delsystemen uppfyller reglerna i direktivet (artiklarna 8.2 och 12).

Om emellertid medlemsstaten konstaterar att en driftkompatibilitetskomponent som har släppts ut på marknaden och används på avsett sätt "troligen inte uppfyller de väsentliga kraven", ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den (artikel 11.1). Medlemsstaten ska i händelse av ett sådant ingripande genast underrätta kommissionen, ERA och övriga medlemsstater om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till dem.

För delsystem gäller i stället enligt artikel 16.1 att om medlemsstaten konstaterar att ett delsystem för vilket en EG-kontrollförklaring utfärdats inte till alla delar uppfyller de krav som framgår av direktivet, i synnerhet i fråga om de väsentliga kraven, får medlemsstaten begära att kompletterande kontroller genomförs. Även beträffande kontroller av delsystem ska medlemsstaten informera kommissionen och redovisa skälen. Uppgiften att utföra denna marknadskontroll bör även fortsättningsvis ligga på tillsynsmyndigheten. Nuvarande 8 kap. 7 § järnvägslagen bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen med det begränsade tillägget att kompletterande kontroller av delsystem får begäras av tillsynsmyndigheten för att kontrollera överensstämmelse inte enbart med de väsentliga kraven utan även med tillämpliga TSD och nationella regler. Direktivets bestämmelser om informationsskyldighet m.m. vid ingripanden bör, i likhet med vad som för närvarande gäller, genomföras i förordning. Ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela bl.a. sådana föreskrifter om marknadskontroll bör därför föras in i järnvägstekniklagen. Bemyndigandet bör vara vitt och kunna användas för att meddela ytterligare krav om marknadskontroll om det behövs.

17.8 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen

Regeringens förslag: På begäran av ERA eller tillsynsmyndigheten ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag redovisa avtal om riskkontroll.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn och om skyldigheten för järnvägsföretag att lämna vissa uppgifter till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås en bestämmelse som anger att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av ERA.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Almega Tåg företagen*) och *SJ AB* befarar att bemyndigande saknas för tillsynsmyndigheten att utöva tillsyn över enheter som ansvarar för underhåll. Vidare anser Branschföreningen Tågoperatörerna och *SJ AB* att viktiga förändringar i personalkategorier och fordon bör anmälas till tillsynsmyndigheten. *Transportstyrelsen* anser att reglerna i järnvägssäkerhetslagen om tillsyn över direktiv (EU) 2016/798 med

tillhörande EU-rättsakter bör utökas till att även omfatta TSD Drift, som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Skälen för regeringens förslag

Bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen

I Sverige fullgör tillsynsmyndigheten uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet, vilket också bör framgå av järnvägssäkerhetslagen. Det bör också framgå av järnvägssäkerhetslagen att tillsynsmyndigheten bl.a. ska utöva tillsyn över direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen bör omfatta främst infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och vara till stor del inriktade på kontroll av säkerhetsstyrningssystemen i respektive verksamhet. Av artikel 17.1 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att den nationella säkerhetsmyndigheten ska övervaka att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag uppfyller den juridiska skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *SJ AB* påpekar i detta sammanhang att tillsynsmyndigheten även bör utöva tillsyn över enheter som ansvarar för underhåll av fordon men att ett sådant bemyndigande saknas. I avsnitt 8.1.8 föreslås att ett fordon, för att få användas i järnvägstrafik, ska ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Enligt artikel 14 i direktiv (EU) 2016/798 ska enheten ska vara certifierad av ett certifieringsorgan. Enligt genomförandeförordning (EU) 2019/779 ska detta organ sköta den fortsatta tillsynen över enheten i de avseenden som prövats inför certifieringen. Genomförandeförordning (EU) 2019/779 anger även att undantag från certifieringskravet får medges för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som underhåller fordon för sin egen verksamhet. Enheten som ansvarar för underhåll ska i en sådan situation vara godkänd inom ramen för verksamhetens säkerhetsstyrningssystem och är därmed också föremål för tillsynsmyndighetens tillsyn.

Tillsyn över gemensamt säkerhetsintyg

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska bedriva tillsyn över järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av ERA och det ska finnas ett utbyte av information mellan tillståndprocess och tillsynsprocess (se avsnitt 10.2.2). Några lagstiftningsåtgärder i detta avseende behövs däremot inte. I tillsynsmyndighetens uppgift ingår alltså att utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka ERA har utfärdat ett gemensamt säkerhetsintyg. Det är dock endast ERA som kan återkalla eller begränsa gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat.

Det är viktigt att framhålla att den nationella säkerhetsmyndigheten bör agera som en självständig myndighet i förhållande till ERA. Det är den nationella säkerhetsmyndigheten som avgör vilka tillsynsintervallen ska vara och vad som ska granskas vid tillsynen. Det förutsätts dock att de nationella säkerhetsmyndigheterna och ERA samarbetar kring tillsynen för att systemet med byrån som tillståndsmyndighet ska kunna fungera.

Det är tillsynsmyndigheten som utformar sin tillsynsverksamhet med utgångspunkt i de möjligheter att bedriva tillsyn som regleringen ger. I

artikel 17.2 i direktiv (EU) 2016/798 anges att järnvägsföretag minst två månader innan de inleder ny järnvägstransportverksamhet ska underrätta de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna så att dessa kan planera tillsynsverksamheten. Järnvägsföretagen ska också lägga fram en redovisning av personalkategorierna och fordonstyperna. I artikel 17.3 i direktivet anges att innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg utan dröjsmål ska underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om alla viktigare ändringar av de uppgifter som avses i artikel 17.2

Transportstyrelsen påpekar i sitt remissvar att för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg krävs det bl.a. att järnvägsföretaget i fråga uppfyller kraven i tillämpliga TSD men att tillämpliga TSD utfärdats med stöd av direktiv 2016/797/EU. Transportstyrelsen anser att järnvägssäkerhetslagen bör kompletteras så att även tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2016/797/EU omfattas av bestämmelserna om tillsyn. Regeringen bedömer dock att regleringen bör lämnas oförändrad i sak. Om det exempelvis vid en tillsyn konstateras att tillämpliga krav i en TSD inte är uppfyllda, finns det en möjlighet att återkalla ett tillstånd med stöd av exempelvis att förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda.

Avtal om riskkontroll

I avsnitt 8.1.4 redogörs det för infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags skyldighet att, i de fall det är lämpligt, i avtal med sina anlitade aktörer uppställa krav på genomförande av nödvändig riskkontroll. I artikel 4.3 d i direktiv (EU) 2016/798 anges att avtalsvillkoren ska redovisas på begäran av ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten. En bestämmelse om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska redovisa dessa avtal om riskkontroll på begäran av ERA eller tillsynsmyndigheten bör därför föras in i järnvägssäkerhetslagen. I realiteten torde det handla om att byrån begär uppgifter om avtalen via tillsynsmyndigheten. Det beror på att det ju är tillsynsmyndigheten som ska bedriva tillsyn av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (jfr artikel 17.1), inte ERA.

Bemyndiganden

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om tillsyn. Ett allmänt hållet bemyndigande om tillsyn föreslås därför i järnvägssäkerhetslagen.

Vidare föreslås ett bemyndigande som ger möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om att en viss typ av uppgifter regelmässigt ska lämnas av järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten för att kunna genomföra EU-reglering och för att bedriva en effektiv tillsyn.

17.9 Register

17.9.1 Register över järnvägsinfrastruktur

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturregister ska med viss justering flyttas över till järnvägstekniklagen. Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister. Infrastrukturförvaltare ska till myndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* påpekar att det är oklart vilket register som ska regleras i lagen, RINF (Register of Infrastructure) eller något annat nationellt infrastrukturregister. Om det är RINF, ifrågasätter Trafikverket att myndigheten ska offentliggöra registret, eftersom detta ska skötas av ERA. Trafikverket anser att bestämmelsen bör göras mer flexibel, eftersom det redan i dag inom ERA pågår ett arbete med att infrastrukturförvaltarna själva ska ladda upp sin information.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 ska medlemsstaterna se till att det förs och offentliggörs ett register över järnvägsinfrastruktur med uppgifter om järnvägsnätets tekniska egenskaper. Registret, som benämns RINF, ska ge tydlig information om järnvägsnätets egenskaper och användas som en referensdatabas. När t.ex. ett fordon ska godkännas för ett visst område för användning ska fordonets kompatibilitet med järnvägsnätet kunna bedömas med utgångspunkt från uppgifter i registret. I registret får det också fastställas villkor för användning av fasta installationer och andra begränsningar i användningen av infrastrukturen (artikel 49.3). Kommissionen har i genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur fastställt gemensamma specifikationer för innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt samt regler för inmatning och läsning av data. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturregistret uppdateras i enlighet med vad som följer av genomförandeakten.

Tillsynsmyndigheten ska enligt 8 kap. 8 § järnvägslagen föra och ge offentlighet åt ett register över järnvägsinfrastruktur. Det är lämpligare att uppgiften flyttas över till Trafikverket, som i egenskap av infrastrukturförvaltare för det statliga järnvägsnätet har direkt tillgång till stora delar av aktuella uppgifter. Trafikverket blir därmed nationellt registreringsorgan enligt förordning (EU) 2019/777. Även om det i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 anges att medlemsstaterna ska se till att register över infrastruktur offentliggörs bör, som *Trafikverket* efterlyser och på motsvarande sätt som föreslås för fordonsregistret, detta omformuleras i den nya lagen. I stället för att i lagen ange att myndigheten ska föra och ge offentlighet åt registret, bör det i lagen anges att den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister. Mot bakgrund av att det

pågår ett utvecklingsarbete inom EU gällande registret finns det annars risk för att regleringen inom kort kan behöva ändras. I den mån uppgiften som registeransvarig behöver preciseras ytterligare i förhållande till lagen och direkt tillämplig EU-reglering, bör det göras i förordning. I förordning bör det även regleras att Trafikverket är ansvarig myndighet. Sådana föreskrifter riktade till myndighet kan regeringen meddela med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Av järnvägstekniklagen bör det dock, i likhet med vad som gäller enligt järnvägslagen, framgå att infrastrukturförvaltare till myndigheten ska lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

17.9.2 Fordonsregister

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om fordonsregister ska i allt väsentligt flyttas över till järnvägstekniklagen. Tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister. Fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla sådana ändrade förhållanden som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska lämna uppgifter ur registret på begäran av Statens haverikommission, en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz eller Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemoria anges uttryckligen att uppgiftslämnarskyldigheten innefattar sekretessbelagda uppgifter.

Remissinstanserna: *Trafikverket* påpekar att nationella fordonsregister ska ersättas av ett europeiskt fordonsregister 2021. *Transportstyrelsen* upplyser om att Europeiska kommissionen har antagit ett genomförandebeslut om fordonsregister.

Skälen för regeringens förslag: Fordonsregister regleras i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Avsikten är att det inom en snar framtid ska inrättas ett gemensamt europeiskt fordonsregister som ska omfatta nuvarande nationella register. Syftet anges vara att minska administrativa bördor och kostnader för både medlemsstaterna och övriga berörda aktörer genom att ge alla som använder registret tillgång till ett harmoniserat gränssnitt för registrering och datahantering. Kommissionen har antagit genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG. Av artikel 8 i genomförandebeslutet framgår att medlemsstaterna ska säkerställa att data om registrerade fordon förs över från de nationella fordonsregistren till det europeiska fordonsregistret senast 16 juni 2021.

Fram till dess att ett europeiskt register finns på plats ska dock medlemsstaterna fortsätta att föra sina nationella register. Enligt 8 kap. 8 a § järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten föra ett register över fordon. Den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret och anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Skyldigheten att förse tillsynsmyndigheten med upplysningar bör även fortsättningsvis gälla. Dock bör det i järnvägstekniklagen specificeras att skyldigheten gäller för fordonsinnehavare (artikel 47.6). Med beaktande av kommande förändringar av registret bör även tillsynsmyndighetens uppgift omformuleras något. I stället för att lagen anger att tillsynsmyndigheten är skyldig att föra ett register, bör det anges att tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon. Enligt genomförandebeslut (EU) 2018/1614 blir tillsynsmyndigheten registreringsenhet i Sverige för det europeiska fordonsregistret, vilket innebär en skyldighet att föra den svenska delen av registret. Tillsynsmyndigheten kommer dock även i fortsättningen att ansvara för att föra ett nationellt fordonsregister för fordon som inte omfattas av unionens järnvägssystem och som regleras i lagen om nationella järnvägssystem. Om det ska finnas ett gemensamt register där de av EU fastslagna specifikationerna tillämpas för unionsfordon och nationellt fastslagna specifikationer för övriga fordon eller om det ska bli två olika register, är ännu inte klart. Myndighetens skyldigheter i nu nämnda avseenden kan preciseras ytterligare med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Av direktivet framgår att fordonsregistret ska innehålla uppgifter om det europeiska fordonsnumret, hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och det organ som utfärdat denna, hänvisningar till det europeiska registret över godkända fordonstyper, uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare, begränsningar i villkoren för fordonets användning samt en hänvisning till den enhet som ansvarar för underhållet av fordonet (artikel 47.3). Enligt artikel 47.2 kommer kommissionen också i en genomförandeakt att fastställa specifikationer för de nationella registren med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt, arrangemang för datautbyte och regler för inmatning och läsning av data. Dessa bestämmelser måste genomföras i medlemsstaterna. Nuvarande bemyndigande i järnvägslagen bör dock inte flyttas över till nya lagen. De mer detaljerade reglerna från direktivet om bl.a. vilka uppgifter som ska tas in i registret och vilka uppgifter som fordonsinnehavaren ska lämna om fordonet, bör som verkställighetsföreskrifter till lagen genomföras med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. För att kunna genomföra direktivet i fråga om rapporteringskrav till det europeiska registret över godkända fordonstyper, bör det dock införas ett särskilt bemyndigande i lagen.

Enligt artikel 47.1c ska fordonsregistret bl.a. vara tillgängligt för nationella säkerhetsmyndigheter och olycksutredande organ enligt artiklarna 16 respektive 22 i direktiv (EU) 2016/798, regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU samt ERA. Enligt regeringens bedömning får samtliga dessa aktörer här anses rymmas inom begreppet utländsk myndighet (jämför 8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen). Därutöver ska järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt personer som registrerar fordon eller förekommer i registret kunna få del av uppgifter ur

registret. I Sverige omfattas registret av offentlighetsprincipen, vilket betyder att var och en har rätt att få ut uppgifter ur detta, om uppgifterna inte omfattas av sekretess. Rätten att få ut uppgifter enligt offentlighetsprincipen omfattar dock inte utländska myndigheter. En särskild bestämmelse om dessa myndigheters rätt att ta del av uppgifter ur registret har därför ansetts behövlig (prop. 2010/11:160 s. 91). De aktuella utländska myndigheterna och Statens haverikommission bör också ha rätt att ta del av uppgifter även om de skulle anses omfattas av sekretess. Bestämmelsen i 8 kap. 8 a § tredje stycket järnvägslagen bör därför föras över till nya järnvägstekniklagen. Det betyder att tillsynsmyndigheten ska lämna uppgifter ur registret på begäran av Statens haverikommission, en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz samt ERA. En sådan skyldighet att lämna ut uppgifter till nationell och utländsk myndighet har sekretessbrytande verkan (10 kap. 28 § och 8 kap. 3 § 1 och offentlighets- och sekretesslagen). Någon särskild reglering av att uppgiftsskyldigheten även innefattar sekretessbelagda uppgifter, som finns i hittillsvarande reglering, behövs därför inte.

17.9.3 Rapporteringsskyldighet till fordonsregistret enligt lagen om nationella järnvägssystem

Regeringens förslag: Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon enligt järnvägstekniklagen samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock även ett anslutande bemyndigande.

Remissinstanserna: *Trafikverket* uppger att det s.k. svenska fordonsregistret kommer att upphöra.

Skälen för regeringens förslag: I avsnitt 13.2.4 föreslås, i likhet med regleringen av fordonsregistrering i järnvägstekniklagen, att fordon som används enligt lagen om nationella järnvägssystem som huvudregel ska registreras i det nationella fordonsregistret. För närvarande ansvarar tillsynsmyndigheten för registret. Fordonsinnehavaren bör därför vara skyldig att till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret. En sådan rapporteringsskyldighet är nödvändig för att registret ska kunna hållas aktuellt. En motsvarande rapporteringsskyldighet finns i 8 kap. 8 a § andra stycket järnvägslagen. Den närmare regleringen om rapporteringsskyldighet till fordonsregistret kan meddelas som verkställighetsföreskrifter till lagen om nationella järnvägssystem med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Något särskilt sådant bemyndigande som föreslås i promemorian behövs därför inte.

17.10 Bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn m.m.

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till de lagarna och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798.

I järnvägsmarknadslagen ska det också införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens (Transportstyrelsen) verksamhet är avgiftsfinansierad. Det finns i dag ett bemyndigande i järnvägslagen att meddela föreskrifter om avgifter (8 kap. 11 §). För överväganden av bemyndigandet, se propositionen Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet (prop. 2010/11:30 s. 67 f. och s. 93 f.).

Vid överförandet av bemyndigandet till de nya lagarna bör det anges att bemyndigandet även avser avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798. Avgiftsbemyndigandet bör införas i järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och, med undantag för de direkt tillämpliga EU-rättsakterna, i lagen om nationella järnvägssystem. Bemyndigandet bör som utgångspunkt vara likalydande i de fyra lagarna, även om det för närvarande inte finns skäl att nyttja bemyndigandet till fullo för samtliga lagar. Det finns t.ex. för närvarande inget behov av att kunna meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt järnvägsmarknadslagen. För att regleringen ska vara flexibel och kunna hantera ett framtida behov av föreskrifter, exempelvis på grund av direkt tillämpliga EU-rättsakter, föreslås det vida avgiftsbemyndigandet för samtliga lagar.

I järnvägsmarknadslagen bör det också införas ett bemyndigande när det gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Det beror på att tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att förordningen följs. Bemyndigandet avser endast avgifter för tillsyn, eftersom det inte finns någon registreringsplikt eller ansökningsärenden/tillståndsärenden inom godskorridorområdet.

18 Ordning, sanktionsavgifter och straff

18.1 Ordningsbestämmelser

Regeringens förslag: Järnvägslagens ordningsbestämmelser ska föras över till järnvägssäkerhetslagen och den nya lagen om nationella järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att bestämmelserna om tillstånd att beträda infrastrukturförvaltarens spårområde behöver förtydligas och utvecklas. *Trafikverket* anser också att det inte är rimligt att järnvägsföretag på egen hand och till vem som helst ska kunna lämna obegränsade tillstånd. Ett sådant tillstånd bör begränsas till ett område som motsvaras av området för kapacitetstilldelning. Vidare anser *Trafikverket* att bestämmelserna om befogenheter för befattningshavare i säkerhets- och ordningstjänst bör ändras. Det är enligt verket inte ändamålsenligt att befogenheter till befattningshavare i säkerhets- och ordningstjänst vid ett järnvägssystem begränsas till någon särskild personalkategori. Det bör dessutom enligt verket klargöras vilka geografiska områden som omfattas av begreppet järnvägssystem. *Transportstyrelsen* efterfrågar resonemang om vem som är att anse som befattningshavare i säkerhets- och ordningstjänst och att det klargörs vad som gäller för exempelvis ordningpersonal som hyrs in av en verksamhetsutövare. *Transportstyrelsen* önskar även ett mer utvecklat resonemang kring tillämpningsområdet för ordningsbestämmelserna.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 9 kap. 1 § järnvägslagen får inte någon utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet för järnväg (s.k. spårspring) utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Enligt 9 kap. 2 § järnvägslagen får inte alkoholdrycker förtäras inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622). Enligt 9 kap. 3 § järnvägslagen får en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar. En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §. Enligt 9 kap. 4 § järnvägslagen får befattningshavaren, för att verkställa en åtgärd enligt 3 §, inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, ska den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårvägar, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 41 f. och 55) och propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.).

Bestämmelserna föreslås föras över, förutom några språkliga justeringar, till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. När det gäller bestämmelserna om tillstånd att beträda spårområden befarar *Trafikverket* att de kan tolkas som att järnvägsföretag obegränsat har möjlighet att lämna tillstånd att beträda ett spårområde, vilket enligt *Trafikverket* inte är en rimlig ordning. Även om regeringen kan konstatera att *Trafikverket* pekar på en viktig fråga, saknas det tillräckligt beredningsunderlag för att här lämna förslag i den delen.

Vidare anser *Trafikverket* att det är svårt att tillämpa hittillsvarande 9 kap. 3 § järnvägslagen, och även *Transportstyrelsen* efterfrågar klagörande resonemang. *Trafikverket* föreslår att det i paragrafen anges att infrastrukturförvaltare får ingripa, i stället för en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid ett järnvägssystem. Vidare föreslår *Trafikverket* en ordning som innebär att infrastrukturförvaltaren ska kunna förordna ordningsvakter att tjänstgöra vid järnvägssystemet. Inte heller i denna del finns beredningsunderlag att nu föreslå en sådan ordning.

Ordningsbestämmelserna har en nära koppling till reglerna om utövandet av verksamhet vid järnväg. Därför är det naturligt att föra in bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem i stället för i järnvägsmarknadslagen och järnvägstekniklagen.

18.2 Sanktionsavgifter

18.2.1 Byte av sanktion – från böter eller fängelse till sanktionsavgift

Regeringens förslag: De flesta straffbestämmelser i järnvägslagen ska ersättas med bestämmelser om sanktionsavgifter i järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Direktiv (EU) 2016/797 (driftskompatibilitet) och direktiv (EU) 2016/798 (säkerhet) skiljer sig åt vad gäller medlemsstaternas skyldighet att införa sanktioner för överträdelser av nationella regler som genomför direktiven. I direktiv (EU) 2016/797 saknas bestämmelser om att sanktioner ska införas, medan sådana bestämmelser finns i artikel 30 i direktiv (EU) 2016/798. Detsamma gällde i de direktiv som har ersatts av dessa direktiv och som införlivats i svensk rätt genom järnvägslagen. Även om en skyldighet att införa sanktioner inte finns uttryckligen intagen i ett direktiv, finns en allmän skyldighet för medlemsstaterna enligt principen om lojalt samarbete i artikel 4.3 i fördraget om Europeiska unionen att vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter fullgörs som följer av fördraget eller av unionens institutioners akter. Något hinder mot att

införa sanktioner som inte uttryckligen krävs i direktivet föreligger alltså inte. Utgångspunkten är därför att de regelöverträdelser som enligt järnvägslagen bedömts vara av så allvarlig art att de ska vara straffsanktionerade även fortsättningsvis bör vara förenade med sanktioner, om det inte framkommer tungt vägande skäl mot detta.

Enligt 10 kap. 1 § järnvägslagen är gärningar som avser allvarligare brister i regelefterlevnaden hänförliga till förhållanden som regleras i båda direktiven straffsanktionerade. Det betyder att till böter eller fängelse i högst ett år döms 1) den som av uppsåt eller oaktsamhet utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig, 2) av uppsåt eller grov oaktsamhet anlitar någon som inte uppfyller krav på säkerhet vad gäller personal eller använder materiel som inte uppfyller krav på säkerhet, 3) av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av lagen eller 4) i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt lagen. Enligt 10 kap. 1 a § järnvägslagen ska den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten dömas till böter. Av motiven till straffbestämmelserna framgår varför regelefterlevnaden på järnvägsområdet är av sådan vikt att överträdelser bör medföra straffansvar (prop. 2003/04:123 s. 153). Järnvägen är ett utpräglat masstransportmedel och i ett enda tåg kan det transporteras ett stort antal passagerare och stora mängder gods, ofta i betydande hastigheter. Möjligheten för järnvägen att hävda sig gentemot andra transportslag är också, särskilt beträffande persontransporter, till stor del beroende av att järnvägen uppfattas som ett säkert transportmedel. Dessa argument bedöms giltiga även i fortsättningen. Så även om det inte uppställs krav på införande av sanktioner i direktiv (EU) 2016/797, är de aktuella bestämmelserna av sådan vikt att de bör vara förenade med sanktioner.

Frågan är emellertid om straffrättsliga sanktioner i det här fallet är det effektivaste sättet att upprätthålla regelefterlevnaden. Nuvarande straffbestämmelser i järnvägslagen är överflyttade från järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och har tillämpats i mycket begränsad omfattning. Det kan i och för sig ha flera orsaker. Det kan handla om att regelefterlevnaden är god eller att straffbestämmelser är svåra att tillämpa, när det som här är fråga om överträdelser som begås av företag, dvs. oftast en juridisk person. Det kan då vara förenat med svårigheter att peka ut en fysisk person i företaget som uppfyller objektiva och subjektiva rekvisit för brott och därför svårt att fälla någon till ansvar. Vid användandet av en administrativ sanktion kan sanktionen i stället riktas direkt mot den juridiska personen utan att någon fysisk person pekas ut. En sanktionsavgift kan därmed ha en mer effektiv avhållande verkan än böter eller fängelse för överträdelser som begås inom ramen för en juridisk persons verksamhet. De senaste decennierna har också lett till ett ökat användande av sanktionsavgifter som reaktion mot överträdelser. Sanktionsavgifter har visat sig effektivare för att uppnå regelefterlevnad och därmed bidra till en utjämning av konkurrensförhållandena. Regeringen har också i flera lagstiftningsärenden tagit ställning till frågan om huruvida efterlevnaden av bestämmelser ska sanktioneras genom straff eller sanktionsavgifter (t.ex. prop. 2017/18:165 s. 24 f. och prop. 2017/18:232 s. 309 f.).

Redan i dag är straffbestämmelserna i järnvägslagen subsidiära i förhållande till bestämmelserna i brottsbalken (prop. 2003/04:123 s. 153 f.). Även med en växling från straffbestämmelser till sanktionsavgifter kvarstår alltså möjligheter att utkräva straffrättsligt ansvar i de fall gärningen är straffbar enligt brottsbalken. Om straffrättsligt ansvar utkrävs, bör dock inte sanktionsavgifter få tas ut för samma gärning.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att det är lämpligt att effektivisera sanktionssystemet genom att i de flesta fall övergå från straffrättsliga sanktioner till administrativa sanktionsavgifter.

18.2.2 Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta om sanktionsavgift.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

Sanktionsavgift ska inte få tas ut för en överträdelse som omfattas av 1) ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet, 2) för vilken straff eller annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning eller 3) som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Sanktionsavgift ska få tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Regeringen ska få meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att detta blir en ny uppgift för myndigheten som kräver ökade resurser.

Skälen för regeringens förslag

Allmänna förutsättningar för sanktionsavgift

Regeringen tog redan i början av 1980-talet upp frågan om användandet av administrativa sanktioner. I förarbetena till bestämmelsen om förverkande i 36 kap. 4 § brottsbalken, som i huvudsak handlade om ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet, behandlade regeringen frågan om när sanktionsavgifter bör användas och hur de bör vara utformade för att uppfylla rimliga krav på effektivitet och rättssäkerhet (prop. 1981/82:142 s. 21 f.). De riktlinjer som regeringen uppställde behandlades av justitieutskottet och antogs av riksdagen. Riktlinjerna tillämpas fortfarande och regeringen har i flera lagstiftningsärenden hänvisat till dessa (se t.ex. prop. 2015/16:118). Av riktlinjerna framgår att det bör övervägas om uppsåt eller oaktsamhet ska förutsättas för avgiftsskyldighet eller om avgiftsskyldigheten ska bygga på strikt ansvar. För att införa ett strikt ansvar bör det finnas stöd för en

presumtion att överträdelser på området är en följd av uppsåt eller oaktsamhet.

Överträdelser av aktuella bestämmelser på järnvägsområdet torde så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida, varför ett strikt ansvar kan vara försvarbart. Troligtvis skulle också effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet.

Mot denna bakgrund bör sanktionsavgift få tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Ansvaret i aktuella fall bör alltså vara strikt. Det är därmed effektivast och lämpligast att tillsynsmyndigheten, inte domstol, ges uppgiften att besluta att ta ut sanktionsavgifter. Detta ligger också i linje med vad som numera normalt gäller för beslut om sanktionsavgift.

Besluten bör i likhet med övriga beslut som fattas av tillsynsmyndigheten i enskilda ärenden kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Med beaktande av de ingripande följder som uppkommer av att påföra en sanktionsavgift och för att säkerställa rimliga krav på rättssäkerhet, bör tillsynsmyndigheten få besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut. Underrättelsen ska ha delgetts inom fem år från det att överträdelsen skett. Myndigheten bör även ha rätt att i ett enskilt fall besluta att helt eller delvis sätta ner en sanktionsavgift om regelbrottet bedöms ursäktligt eller om det på grund av något annat skäl skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift (se avsnitt 18.2.3). Vidare måste det säkerställas att dubbla förfaranden och sanktioner för en och samma gärning inte förekommer. Enligt artikel 4 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen får ingen lagföras eller straffas på nytt för ett brott för vilket han redan blivit slutligt frikänd eller dömd (såvida det inte finns nya bevis eller omständigheter eller ett grovt fel har begåtts i det tidigare förfarandet som kan ha påverkat utgången och lagen medger att målet tas upp på nytt). Svensk praxis går ännu längre. Enligt Högsta domstolen utgör inte bara ett slutligt avgörande hinder mot ett andra förfarande utan även en pågående prövning (se NJA 2013 s. 502 och NJA 2015 s. 663). Det innebär att den avgörande tidpunkten för när ett hinder mot ett andra förfarande beträffande samma gärning eller överträdelse uppkommer får anses vara när det inleds en domstolsprocess om utdömande av vite. Sanktionsavgift bör därför inte få beslutas för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite, om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Sanktionsavgift bör inte heller få beslutas för en överträdelse för vilken en annan sanktion har dömts ut enligt någon annan författning eller om överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning. Principen om förbud mot dubbla förfaranden hindrar dock inte att sanktionsavgift beslutas för en överträdelse för vilken åklagare har beslutat att inte inleda förundersökning eller om överträdelsen på något annat sätt inte längre är föremål för utredning om brott och inte har varit föremål för slutlig prövning.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens storlek

Enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen ska föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Av 8 kap. 3 § första stycket regeringsformen framgår dock att riksdagen kan bemyndiga regeringen att meddela sådana föreskrifter. Föreskrifterna får dock inte avse någon annan rättsverkan av brott än böter. Den föreslagna sanktionsväxlingen innebär en överflyttning från dagens straffbestämmelser i form av böter och fängelse till ansvarsbestämmelser i form av sanktionsavgift. De överträdelser som föreslås sanktioneras med sanktionsavgift kommer alltså inte längre att vara belagda med straff enligt svensk rätt. Ett bemyndigande föreslås som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om ett beloppsspann inom vilket sanktionsavgiften bör fastställas. En överträdelse kan självfallet vara mer eller mindre allvarlig. Ansvar för överträdelsen kan komma att ligga på både fysiska och juridiska personer, som bedriver verksamhet i olika former, av varierande omfattning och under olika ekonomiska förutsättningar. Mot bakgrund av dylika faktorer är det lämpligt att beloppsbestämningen sker med utgångspunkt i överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och övriga relevanta omständigheter. Inom ramen för den sistnämnda kategorin kan det beaktas t.ex. om det är fråga om en enstaka eller en upprepad överträdelse. Om det är fråga om en löpande överträdelse som eventuellt även skett under en längre tid, får enbart sådana överträdelser som skett inom femårsfristen för delgivning av övervägande om sanktionsavgift beaktas. Tillsynsmyndighetens beloppsbestämning med utgångspunkt från regeringens kommande förslag borde kunna göras förhållandevis enkel. Det är inte meningen att tillsynsmyndigheten ska hålla någon mer ingående dialog med den avgiftsskyldige eller bedriva något mer omfattande utredningsarbete att läggas till grund för beloppsbestämningen. Om den avgiftsskyldige lämnar uppgifter efter att ha delgetts övervägande om att ta ut sanktionsavgift, som kan anses relevanta inom de bedömningsramar för beloppsbestämningen som regeringen föreskrivit, kan tillsynsmyndigheten beakta dessa. I den utsträckning uppgifterna behöver verifieras kan det lämpligen ske genom enkla registerkontroller eller liknande. Det är följaktligen inte fråga om att tillsynsmyndigheten i någon större utsträckning ska göra några mer omfattande bedömningar i aktuellt hänseende. Sanktionsavgifter ska vara såväl förutsebara för enskilda som enkla för en myndighet att administrera. Sammanfattningsvis bör en sanktionsavgift få tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Regeringen bör i övrigt få meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas och till vilka belopp.

18.2.3 Nedsättning av sanktionsavgift

Regeringens förslag: Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner. Detta gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Förvaltningsrätten i Falun* anser att nedsättningsgrunderna bör anges i lag.

Skälen för förslaget: Europadomstolen har vid prövning enligt den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen), funnit att ett förfarande som rör sanktionsavgift kan vara att jämställa med ett straffrättsligt förfarande. Om en sanktionsavgift i ett enskilt fall är att jämställa med en brottsanklagelse, får Europakonventionen särskilt stor betydelse, eftersom artikel 6 om rätten till en rättvis rättegång innehåller garantier som måste vara uppfyllda i fråga om brottsanklagelser. Rätten till en rättvis rättegång tillkommer även juridiska personer (jämför t.ex. fallen *Credit and Industrial Bank mot Tjeckien*, dom den 21 oktober 2003 i mål 29010/95 och *Capital Bank AD mot Bulgarien*, dom den 24 november 2005 i mål 49429/99). Enligt artikel 6.2 i Europakonventionen ska var och en som blivit anklagad för brott betraktas som oskyldig till dess hans skuld lagligen fastställts. Europadomstolen har med hänvisning till bestämmelsen i konventionen fastslagit att faktiska och rättsliga presumtioner inom straffrätten inte är förbjudna enligt konventionen men måste hållas inom rimliga gränser med hänsyn till vad som står på spel och med beaktande av den tilltalades rätt att försvara sig (se bl.a. Europadomstolens avgörande från den 7 oktober 1988 i målet *Salabiaku mot Frankrike*, 10519/83). När en anklagelse för brott i konventionens mening aktualiseras kan en sanktionsavgift inte utkrävas automatiskt när de objektiva rekvisiten är uppfyllda. Den enskilde måste alltså ha en möjlighet till någon form av försvar som grundas på subjektiva förhållanden.

Mot bakgrund av de förpliktelser som följer av artikel 6 i Europakonventionen och att det nu föreslås att ansvaret för överträdelser som kan utlösa sanktionsavgift görs strikt, bör det införas en regel om rätt till hel eller delvis nedsättning av sanktionsavgiften. Sådan nedsättning bör kunna meddelas i fall där förutsättningarna för att besluta om en sanktionsavgift i och för sig är uppfyllda men överträdelsen framstår som ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle framstå som oskäligt att ta ut sanktionsavgift med fullt belopp. Nedsättningsgrunderna får bedömas med utgångspunkt i omständigheterna i det enskilda fallet. Nedsättning kan tänkas bli aktuell t.ex. när det är fråga om rena engångsföreteelser som inte ger intryck av att vara särskilt förlagna eller kvalificerade och som inte har fått några uppenbara eller i vart fall inte avsevärda negativa konsekvenser. I detta sammanhang ska det vidare tillses att sanktionsavgiften blir proportionell med beaktande av överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig vara befrielsegrundande, men inom ramen för

befrielsegrunderna måste även subjektiva omständigheter kunna beaktas. På så sätt kan omständigheter såsom ursäktlig okunnighet eller missuppfattning om reglerna ändå komma att beaktas inom ramen för befrielse. *Förvaltningsrätten i Falun* anser att det i lagen bör anges i vilka situationer nedsättning kan komma i fråga. Det kan dock konstateras att det är svårt att i denna reglering på förhand specificera i vilka situationer det kan bli aktuellt att sätta ner en sanktionsavgift. Det är också en fördel om regelverket i detta avseende ger utrymme för viss flexibilitet och att därmed en skälighetsbedömning kan göras utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Tillsynsmyndigheten bör dock inte åläggas en skyldighet att göra någon mer ingående undersökning eller prövning av förekomsten av befrielsegrunder. Men om tillsynsmyndigheten får information som kan utgöra grund för befrielse ska denna information givetvis beaktas innan beslut fattas. Prövning av huruvida det finns förutsättningar för befrielse bör ske oavsett om det framställs något yrkande om detta eller inte.

18.2.4 Betalning av sanktionsavgift

Regeringens förslag: En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet. Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften. Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift ska få verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats i tid. En sanktionsavgift ska tillfalla staten. Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Ett beslut om sanktionsavgift kommer att kunna fattas antingen av tillsynsmyndigheten eller, efter överklagande, genom dom av domstol. Ett beslut om påförande av sanktionsavgift kan bli betungande. Mot denna bakgrund framstår det inte som lämpligt att ett beslut eller en dom om sanktionsavgift får verkställas innan beslutet eller domen har fått laga kraft. Sanktionsavgiften bör betalas till tillsynsmyndigheten. Det kommer därmed att ligga på tillsynsmyndigheten att bevaka när avgörandet om sanktionsavgift har fått laga kraft och därefter att ombesörja inkassering av sanktionsavgiften och i förekommande fall påförande av dröjsmålsavgift samt överlämnande för indrivning. Enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 utsökningsbalken får en förvaltningsmyndighets beslut verkställas enligt den lagen om det finns en särskild föreskrift om detta. Det bör föreskrivas att tillsynsmyndighetens beslut om en sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om sanktionsavgiften inte betalats i tid.

Det vanliga är att sanktionsavgifter tillfaller staten. Det finns i förevarande fall inte skäl att göra avsteg från detta. Mot bakgrund av sanktionsavgiftens ingripande karaktär och straffliknande drag är det

också lämpligt att en påförd sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte skett inom fem år från det att beslutet om sanktionsavgift fått laga kraft.

18.2.5 Överklagandebestämmelser m.m.

Regeringens förslag: Beslut om sanktionsavgift ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Ett beslut om sanktionsavgift gäller inte förrän det har fått laga kraft.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I likhet med 11 kap. 2 § järnvägslagen bör beslut i enskilt fall som fattas av tillsynsmyndigheten kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det överensstämmer med den allmänna bestämmelsen om överklagande av beslut i förvaltningsärenden i 40 § förvaltningslagen och bör även gälla de nu föreslagna besluten att ta ut sanktionsavgift. I likhet med vad som gäller för överklagande av övriga beslut enligt lagen bör det krävas prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Enligt hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen gäller beslut enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. När det gäller beslut om att ta ut en sanktionsavgift bör det dock framgå direkt av lagen att dessa inte gäller förrän de har fått laga kraft.

Vid prövning av sanktionsavgift i domstol gäller förvaltningsprocesslagen (1971:291). Enligt 9 § förvaltningsprocesslagen är huvudregeln skriftlig handläggning. I paragrafens andra stycke står det att muntlig förhandling får ingå som en del i handläggningen, när det kan antas vara till fördel för utredningen eller främja ett snabbt avgörande av målet. I tredje stycket stadgas att muntlig förhandling ska hållas i kammarrätten och förvaltningsrätten om någon enskild som för talan i målet begär det, samt förhandlingen inte är obehövlig och inte heller särskilda skäl talar mot det. Frågan är hur detta överensstämmer med rätten till en rättvis rättegång enligt artikel 6 i Europakonventionen. En domstol får enligt konventionen i första instans endast i undantagsfall avslå ett yrkande om muntlig förhandling i mål som rör en enskilds rättigheter eller skyldigheter (se Europadomstolens praxis, t.ex. fallen Fredin mot Sverige, dom den 23 februari 1994 i mål 18928/91 och Salomonsson mot Sverige, dom den 12 november 2002 i mål 38978/97). Exempel på situationer där det kan vara försvarbart att vägra muntlig förhandling är då alla faktiska omständigheter i målet är ostridiga och de lagbestämmelser som domstolens avgörande ska grundas på är klara och entydiga. Det kan konstateras att Europakonventionen gäller som lag i Sverige och att därmed frågan huruvida muntlig förhandling bör hållas måste bedömas med beaktande av den rätt till domstolsprövning och det krav på muntlig förhandling som följer av konventionen. En felaktig tillämpning av den aktuella bestämmelsen kan föranleda återförvisning eller beviljande av prövningstillstånd i kammarrätten. Det bedöms inte finnas behov av någon

särreglering av rätten till muntlig förhandling i förhållande till 9 § förvaltningsprocesslagen.

18.2.6 Sanktionsavgifter enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i sin verksamhet använder en fast installation som inte har godkänts för att tas i bruk, eller ett fordon som saknar godkännande för att släppas ut på marknaden.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt hittillsvarande 10 kap. 1 § p. 4 järnvägslagen ska den som av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Bestämmelserna om krav på godkännande av järnvägsmateriel, dvs. fasta installationer och fordon inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, flyttas nu över till järnvägstekniklagen. I 3 kap. i den lagen behandlas godkännande av fasta installationer och i 4 kap. godkännande av fordon. Tillsynsmyndigheten prövar godkännanden av fasta installationer, medan godkännanden av fordon prövas av ERA eller tillsynsmyndigheten. Innan slutligt godkännande utfärdas av tillsynsmyndigheten eller av ERA finns för såväl fasta installationer som för fordon även möjligheter att bevilja s.k. tillfälliga godkännanden, vilket naturligtvis också räknas som godkännanden i detta avseende. Inte heller kan det bli aktuellt att påföra sanktionsavgift för dem som i sin verksamhet använder fasta installationer eller fordon som ska fortsätta att gälla enligt övergångsbestämmelser till den nya lagen.

Direktiv (EU) 2016/797 som behandlar godkännande av järnvägsmateriel innehåller i och för sig inte krav på att medlemsstaterna ska införa sanktioner för överträdelser av regler som införlivar direktivet i nationell lagstiftning. Detsamma har gällt enligt tidigare direktiv på området. Reglerna om godkännande av fasta installationer och fordon syftar till att säkerställa säkerheten i järnvägssystemet och konkurrens på lika villkor. Mot bakgrund av den betydelse som regler om godkännande av järnvägsfordon och fasta installationer har för järnvägssäkerheten, bör bestämmelserna även fortsättningsvis vara förenade med sanktioner.

Som framgår ovan finns det dock skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i de flesta fall växla straff mot administrativa sanktionsavgifter. Sanktionsavgifter kan generellt antas ha god styreffekt mot överträdelser som begås i näringsverksamhet, bl.a. mot bakgrund av att avgifterna kan sättas till en sådan nivå att de blir avskräckande. En sanktionsavgift skulle därmed kunna vara mer handlingsdirigerande och mer effektiv än nuvarande sanktionssystem i form av böter eller fängelse i upp till ett år. Om dessutom reaktionen på det oönskade beteendet kan komma snabbare genom en administrativ sanktion i stället för om det straffrättsliga systemet används, kan styreffekten antas öka ytterligare. Vidare torde underlåtenhet att följa bestämmelserna om godkännande av

järnvägsmateriel så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida, varför ett strikt ansvar är försvarbart.

Sammanfattningsvis är det lämpligt att i fråga om användning av fordon och fasta installationer som saknar godkännande effektivisera sanktionssystemet genom att övergå från straffrättsliga sanktioner till administrativa sanktionsavgifter.

18.2.7 Sanktionsavgifter enligt järnvägssäkerhetslagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

– utan gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller, i förekommande fall, försäkring bedriver verksamhet som är tillståndspliktig,

– i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått erforderlig läkarundersökning, eller

– försummar sin rapporteringsskyldighet enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Sanktioner för överträdelse av nationella regler som antagits enligt direktiv (EU) 2016/798

Av artikel 30 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att medlemsstaterna ska fastställa regler för överträdelse av nationella regler som antagits enligt det direktivet och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Vidare ska sanktionerna vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Som ett led i genomförandet av artikel 30 i direktivet bör bestämmelser om sanktionsavgifter införas i järnvägssäkerhetslagen. Bestämmelserna motsvaras i dag av straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1 och 2 och 10 kap. 3 § järnvägslagen.

Sanktionsavgifterna träffar den som bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd, bedriver verksamhet med anställda eller anlitate som inte anses lämpliga för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter eller brister i obligatorisk olycksrapportering. Trots att tillsynsmyndigheten har möjlighet att vidta andra åtgärder, exempelvis i form av företagsmöten och förelägganden, är uppfyllandet av krav på tillstånd, lämplig personal och rapporteringsskyldighet av så central betydelse för säkerheten att åsidosättande av kraven bör vara förenat med sanktioner utöver möjligheterna enligt järnvägssäkerhetslagens tillsynskapitel. Som framgår ovan finns skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i de flesta fall växla straff mot administrativa sanktionsavgifter. Vidare torde underlåtenhet att följa bestämmelserna om tillstånd för verksamheten, krav på personal och rapporteringsskyldighet

så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida, varför ett strikt ansvar är försvarbart.

Nuvarande sanktion i järnvägslagen för att inte uppfylla kravet på ett säkerhetsstyrningssystem bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen

I dag finns det en straffbestämmelse i järnvägslagen om att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten döms till böter (10 kap. 1 a §). Paragrafen bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen, vare sig som en straffbestämmelse eller som en bestämmelse om sanktionsavgift. Anledningen är att ett säkerhetsstyrningssystem, som har utformats för att trygga en säker verksamhet och som utvecklas jämsides med verksamheten, är en förutsättning för infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags tillstånd. Det är osannolikt att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag helt saknar säkerhetsstyrningssystem för verksamheten. Det som tillsynsmyndigheten främst kan ha synpunkter på är utformningen av och funktionen hos säkerhetsstyrningssystemet när det används i verksamheten. Infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget kan vara av en annan uppfattning än tillsynsmyndigheten om säkerhetsstyrningssystemets kvalitet. I de flesta fall är det inte vid en första anblick entydigt huruvida en överträdelse av 10 kap. 1 a § järnvägslagen har skett, utan en djupare analys av säkerhetsstyrningssystemet behöver ske i förhållande till de krav som ställs i lag, förordning, myndighetsföreskrifter och direkt tillämpliga EU-rättsakter. Därför förefaller det lämpligare att hantera frågan om bristfälliga säkerhetsstyrningssystem inom ramen för tillsynsbestämmelserna och inte inom ramen för bestämmelserna om sanktionsavgifter i järnvägssäkerhetslagen.

Bedrivande av tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd

I denna lagrådsremiss föreslås att ett järnvägsföretag för att få bedriva verksamhet ska ha ett gemensamt säkerhetsintyg och en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Försäkringsskyddet kan dock tillgodoses genom licens enligt järnvägsmarknadslagen. Vidare föreslås att det ska krävas ett säkerhetstillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen och att förvaltaren av sådan infrastruktur ska ha tillräckliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

För att en sanktionsavgift ska kunna tas ut bör det krävas att den som bedriver verksamhet som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag saknar giltigt tillstånd överhuvudtaget eller att den verksamhet som bedrivs inte omfattas av ett befintligt tillstånd. Det kan handla om att ett järnvägsföretag utför trafik utanför det område för verksamheten som omfattas av det gemensamma säkerhetsintyget. I kravet på tillstånd ingår även, i fråga om järnvägsföretag, krav på en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag bör alltså avsaknad av försäkringsskydd kunna medföra sanktionsavgift.

Bedrivande av verksamhet med personer som inte anses lämpliga för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter

I lagrådsremissen föreslås att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter bör få utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Vidare ställs krav på läkarundersökning.

En sanktionsavgift bör kunna påföras den som anställer eller på annat sätt anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter som inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att inte tilldela någon sådana arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt. Beträffande de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller entreprenörer (se avsnitt 8.1.5). Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan genom att träffa avtal med den som anlitas för att utföra uppgifter som ligger inom ramen för en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags säkerhetsansvar förvissa sig om att föreskrivna krav är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled.

Krav som gäller för personer som är sysselsatta i verksamhet med uppgift att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan även framgå av TSD (t.ex. TSD avseende delsystemet Drift och trafikledning).

Bristande olycksrapportering

I denna lagrådsremiss föreslås att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vara skyldiga att rapportera en järnvägsolycka till tillsynsmyndigheten. Skyldigheten att rapportera gäller om en olycka som inträffar vid användningen av ett fordon medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende. Genom avtal kan denna skyldighet föras vidare till anlidade entreprenörer. Det föreslås ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som nu sagts.

En sanktionsavgift bör kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits.

18.2.8 Sanktionsavgifter enligt lagen om nationella järnvägssystem

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska få besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

- i sin verksamhet använder järnvägsinfrastruktur eller ett fordon som inte har godkänts,
- bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd eller, i förekommande fall, försäkring eller motsvarande,
- i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått nödvändig läkarundersökning, eller
- försummar sin rapporteringsskyldighet enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Sanktioner för överträdelse av vissa bestämmelser i lagen om nationella järnvägssystem

De föreslagna möjligheterna att ta ut sanktionsavgifter motsvaras i dag av straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1, 2 och 4 samt 10 kap. 3 § järnvägslagen. av krav på godkänd materiel, tillstånd, lämplig personal och rapporteringsskyldighet av så central betydelse för säkerheten att åsidosättande av kraven bör vara förenat med sanktioner utöver de möjligheter som ligger inom ramen för den ordinarie tillsynen. Som framgår ovan finns det skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i flertalet fall växla straff mot administrativa sanktionsavgifter. Vidare torde underlåtenhet att följa bestämmelserna om tillstånd för verksamheten, godkännande av järnvägsmateriel, krav på personal och rapporteringsskyldighet så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida, varför ett strikt ansvar är försvarbart. Troligtvis skulle en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om reglerna för efterlevnad innehöll subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet.

Nuvarande sanktion i järnvägslagen för att inte uppfylla kravet på ett säkerhetsstyrningssystem bör inte föras över till järnvägssäkerhetslagen

Regeringen föreslår att järnvägslagens straffbestämmelse om att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på ett säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten inte bör föras över till lagen om nationella järnvägssystem. Motsvarande föreslås i järnvägssäkerhetslagen (se avsnitt 18.2.7).

Användande av järnvägsinfrastruktur eller fordon som inte har godkänts

I denna lagrådsremiss föreslås att järnvägsinfrastruktur och fordon för att få tas i bruk ska ha godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid

en väsentlig ombyggnad av redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett fordon. Till lagen om nationella järnvägssystem föreslås övergångsregler avseende tidigare godkänd materiel. Det finns alltså olika bestämmelser som gör att järnvägsinfrastruktur eller fordon kan anses uppfylla krav på godkännande.

För att en sanktionsavgift ska bli aktuell bör det krävas att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet saknar godkännande. Det kan exempelvis handla om att en väsentlig ombyggnad gjorts utan att ett godkännande meddelats därefter.

Innan slutligt godkännande utfärdas av tillsynsmyndigheten finns för såväl järnvägsinfrastruktur som fordon även möjligheter att bevilja s.k. tillfälliga godkännanden, vilket också räknas som godkännanden i nu aktuellt avseende.

Bedrivande av tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd

I denna lagrådsremiss föreslås att ett järnvägsföretag för att få bedriva verksamhet ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd och en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Verksamhet kan även bedrivas med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg utfärdat enligt järnvägssäkerhetslagen. Vidare föreslås att det ska krävas ett nationellt infrastrukturstillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

För att en sanktionsavgift ska bli aktuell bör det krävas att den som bedriver verksamhet som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare saknar giltigt tillstånd eller att den verksamhet som bedrivs inte omfattas av ett befintligt tillstånd. I kravet på tillstånd ingår även, i fråga om järnvägsföretag, krav på en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag bör alltså avsaknad av behövligt försäkringsskydd kunna medföra sanktionsavgift.

Bedrivande av verksamhet med personer som inte anses lämpliga för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter

I lagrådsremissen föreslås att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Vidare ställs krav på läkarundersökning.

En sanktionsavgift bör kunna påföras den som anställer eller på annat sätt anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter som inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att en sanktionsavgift bör kunna påföras om någon tilldelas sådana arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt. Beträffande de skyldigheter som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag har vad gäller entreprenörer (se avsnitt 8.2.4). Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan genom att träffa avtal med den som anlitas för att

utföra uppgifter som ligger inom ramen för en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags säkerhetsansvar förvissa sig om att föreskrivna krav är uppfyllda och att motsvarande krav är uppfyllda i senare avtalsled.

Bristande olycksrapportering

I denna lagrådsremiss föreslås att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, ska vara skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska också vara skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänsen. Genom avtal kan denna skyldighet föras vidare på anlitade entreprenörer. Det föreslås ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som nu sagts.

En sanktionsavgift bör kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits.

18.3 Straffbestämmelser

Regeringens förslag: Järnvägslagens straffbestämmelser ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Det gäller dubbelbestraffningsförbudet och bestämmelserna om att lagen är subsidiär i förhållande till straffbestämmelserna i brottsbalken samt bestämmelserna i lagen om straff för vissa trafikbrott. Vidare ska järnvägslagens straffbestämmelser för överträdelse av vissa bestämmelser om intag av alkohol eller narkotika i samband med att säkerhetskritiska arbetsuppgifter utförs och förbudet mot att beträda ett spårområde och om beslag och förverkande av alkoholhaltiga drycker föras över.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** yttrar sig inte över förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I hittillsvarande 10 kap. järnvägslagen finns straffbestämmelser. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 202 f.) samt propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 97 f. och 119 f.). Se även propositionen Regeringens proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m.m. (prop. 1990/91:1 s. 43 f. och 55). I avsnitt 18.2.1 redogörs för sanktionsväxling från böter eller fängelse till sanktionsavgifter. Straffbestämmelser gällande fysiska personer (10 kap. 2 och 4 §§ järnvägslagen) bör föras över till såväl järnvägssäkerhetslagen som lagen om nationella järnvägssystem, eftersom respektive lag omfattas

av olika tillämpningsområden. I syfte att upprätthålla säkerheten finns fortfarande starka skäl att straffsanktionera vissa beteenden. Även bestämmelsen i 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen om förelägganden bör i sak föras över till de nya lagarna. Med begreppet föreläggande kan både avses en skyldighet att göra något eller att avstå från att göra något, dvs. ett förbud. För att undvika dubbla sanktioner i form av både straff och vite bör framgå av bestämmelserna att åtal inte får väckas för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite, om en ansökan om utdömande av vitet har gjorts. I en sådan situation bör det alltså inte kunna bli aktuellt att väcka åtal.

I likhet med hittillsvarande 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen bör lagarnas straffbestämmelser vara subsidiära i förhållande till brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. För överväganden vid införandet av bestämmelsen se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 203).

Den straffbestämmelse som gäller förande av maskindrivet spårfordon eller fullgörande av tjänst i samband med bruk eller påverkan av alkohol, narkotika eller andra medel (10 kap. 2 § järnvägslagen) bör i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Straffbestämmelsen om brott mot förbudet mot att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet (s.k. spårspring, 10 kap. 4 § järnvägslagen) bör också föras över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelsen om beslag och förverkande av alkoholdrycker (10 kap. 6 § järnvägslagen) bör likaså föras över till de båda lagarna.

De nämnda bestämmelserna har en nära koppling till reglerna om utövande av verksamhet vid järnväg. Därför är det naturligt att föra in bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem i stället för i järnvägsmarknadslagen och järnvägstekniklagen.

19 Omprövning och överklagande

19.1 Omprövning enligt järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelser om omprövning av beslut att inte godkänna delsystem flyttas i sak över till järnvägstekniklagen. Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte godkänna en fast installation eller ett fordon om den sökande begär det. Detsamma gäller i fråga om tillsynsmyndighetens beslut om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärenden senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten. När det gäller beslut om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande, ska beslut i

omprövningsärendet fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten. Ett sådant beslut ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. **Remissinstanserna** framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Enligt hittillsvarande 11 kap. 1 § järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten ompröva ett beslut att inte godkänna ett delsystem enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen, om den sökande begär det. Begäran ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet. Beslut i omprövningsärendet ska fattas av myndigheten inom två månader från det att begäran kom in (jämför prop. 2010/11:160 s. 64 f.).

Föreslagen ordning

Enligt artiklarna 18.7 och 21.11 i direktiv (EU) 2016/797 har den sökande rätt att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut att inte godkänna en fast installation för att tas i bruk eller ett fordon för att släppas ut på marknaden. Rätten att få ett beslut omprövat gäller även om endast delar av ansökan om godkännande avslagits. Det betyder t.ex. att en sökande vars fordon godkänts för ett mindre område för användning eller på andra villkor än ansökan avsåg, ska kunna få beslutet omprövat i den del som inte godkänts. Hittillsvarande 11 kap. 1 § järnvägslagen bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen med den redaktionella ändringen att det i stället för avslag på beslut om ibruktagande av delsystem ska hänvisas till beslut att inte godkänna fasta installationer eller fordon i enlighet med den ordning som nu föreslås gälla enligt 3 och 4 kap. järnvägstekniklagen. Enligt artikel 24.1. i direktiv (EU) 2016/797 gäller för typgodkännande samma förfaranden som slås fast för godkännande för att släppa ut fordon på marknaden enligt artikel 21 i direktivet. Bestämmelsen om omprövning i artikel 21.11 bör därför även omfatta beslut om att helt eller delvis avslå en ansökan om typgodkännande av fordon.

Därutöver gäller rätten till omprövning enligt artikel 26.4 tillsynsmyndighetens beslut om att ändra eller återkalla ett beslut om fordonsgodkännande eller fordonsstypgodkännande. Även sådana beslut bör därför omfattas av järnvägstekniklagens bestämmelser om omprövning.

Från det att tillsynsmyndigheten har tagit emot en begäran om omprövning har myndigheten två månader på sig att fatta beslut i omprövningsärendet. För omprövning av beslut om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller typgodkännande gäller ett delvis annat förfarande. Beslut i omprövningsärendet ska i dessa fall fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten. Det beslut som det begärts omprövning av ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet (i artikel 26.4 anges att beslutet tillfälligt ska upphävas).

Den omprövningsregel som förs in i järnvägstekniklagen utgör en specialregel i förhållande till de allmänna bestämmelserna om ändring av

beslut i förvaltningslagen. Förvaltningslagen är dock subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning. Enligt 4 § förvaltningslagen ska, om en annan lag eller en förordning innehåller en bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, den andra bestämmelsen tillämpas.

I järnvägstekniklagen bör det också föras in en upplysningsbestämmelse om att i de fall ERA fattar beslut i godkännandehandling gäller bestämmelserna om omprövning i förordning (EU) 2016/796. Bestämmelser om omprövning finns även i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 (PAVA).

19.2 Omprövning enligt järnvägssäkerhetslagen

Regeringens förslag: Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte helt eller delvis bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg, om den sökande begär det. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår att det i järnvägssäkerhetslagen ska upplysas om att genomförandeförordning (EU) 2018/763 innehåller bestämmelser om hur en begäran om omprövning ska ges in. Transportstyrelsen anser att det kan vara missvisande att i järnvägssäkerhetslagen ange att en begäran om omprövning ska ha ”kommit in till tillsynsmyndigheten”, då genomförandeförordningen inte tillåter att en omprövningsbegäran skickas med post.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798 får en sökande, inom en månad efter mottagandet av ett beslut om att inte helt eller delvis beviljas en begäran om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg begära att ERA eller tillsynsmyndigheten omprövar beslutet.

I de fall ERA har fattat beslutet begärs omprövning hos ERA. Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av ERA finns i förordning (EU) 2016/796. Bestämmelser om omprövning finns även i förordning (EU) 2018/763.

I järnvägssäkerhetslagen föreslås en reglering som innebär att tillsynsmyndigheten, räknat från och med mottagandet av en begäran om omprövning, inom två månader ska antingen fastställa sitt tidigare beslut eller ändra detta. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg avslagits helt och hållet, som situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg inte beviljats helt, exempelvis vad avser det önskade området för verksamheten. Enligt direktivet ska sökanden, om avslagsbeslutet fastställs, kunna överklaga beslutet till högre instans. I järnvägssäkerhetslagen föreslås att tillsynsmyndighetens beslut får, i den mån det går den klagande emot,

överklagas till allmän förvaltningsdomstol i enlighet med de allmänna bestämmelserna om överklagande i 8 kap. järnvägssäkerhetslagen.

Förslaget innebär alltså att tillsynsmyndigheten ska ha två månader på sig att fatta beslut, räknat från och med mottagandet av begäran om omprövning. Förslaget följer därmed huvudregeln för hur ankomstdagen för handlingar bestäms. Det kan tilläggas att både konventionella handlingar och elektroniska handlingar anses omfattade av huvudregeln att de har kommit in den dag då de når myndigheten eller en behörig tjänsteman. Vad *Transportstyrelsen* anför i denna del utgör inte skäl för att ändra denna ordning i nu aktuellt avseende.

En motsvarande bestämmelse om omprövning av ett beslut om att inte godkänna ett delsystem finns sedan tidigare i 11 kap. 1 § järnvägslagen. När denna bestämmelse, som också härrör från ett direktiv, skulle införas ställdes frågan om bestämmelserna om omprövning skulle anses genomförda genom redan befintliga regler i dåvarande förvaltningslagen (1986:223) eller om det krävdes en specialbestämmelse i järnvägslagen se propositionen Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll (prop. 2010/11:160 s. 64 f.). Motsvarande överväganden som regeringen gjorde då görs nu i fråga om omprövning av beslut om gemensamt säkerhetsintyg, dock nu i förhållande till den nuvarande förvaltningslagen där det talas om ”ändring av beslut” i stället för ”omprövning av beslut”. I 2017 års förvaltningslag har det dessutom tillkommit en bestämmelse som saknar motsvarighet i 1986 års lag, nämligen 37 §, som handlar om när en myndighet får ändra ett beslut. Enligt 37 § första stycket *får* en myndighet ändra ett beslut som den har meddelat som första instans om den anser att beslutet är felaktigt på grund av att det har tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning. 37 § andra stycket handlar om när ett gynnande beslut får ändras till den enskildes nackdel. Det krävs alltså att det är myndigheten som anser att beslutet är felaktigt. Enligt 38 § samma lag *ska* en myndighet ändra ett beslut som den har meddelat som första instans om

1. den anser att beslutet är uppenbart felaktigt i något väsentligt hänseende på grund av att det har tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning, och

2. beslutet kan ändras snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part.

Bestämmelsen i 38 § motsvarar i huvudsak 27 § första stycket förvaltningslagen (1986:223) och delvis 27 § andra stycket samma lag (se prop. 2016/17:180 s. 330).

Bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/798 om den sökandes rätt att begära omprövning går utöver de begränsningar som följer av förvaltningslagen och till denna utvecklade praxis. Det bör därför införas en specialregel om sådan omprövning i järnvägssäkerhetslagen. Genom den föreslagna ordningen kommer det att skapas en valmöjlighet för sökanden som fått ett avslagsbeslut att själv bestämma om denne vill begära en omprövning eller direkt överklaga beslutet till högre instans.

19.3 Överklagande

19.3.1 Överklagande av tillsynsmyndighetens beslut

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelse om överklagande av tillsynsmyndighetens beslut ska föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Möjligheten att överklaga ska enligt järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen också gälla beslut som meddelats med stöd av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen får tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (11 kap. 2 §). I likhet med vad som anfördes vid tillkomsten av bestämmelserna om överklagande i järnvägslagen, se propositionen Järnvägslag (prop. 2003/04:123 s. 154 f. och 203), bör tillsynsmyndighetens beslut, med hänsyn bl.a. till artikel 6 i den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, kunna överklagas till domstol (jämför även artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798). Bestämmelserna om överklagande i järnvägslagen bör föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Ett tillägg i förhållande till nuvarande reglering i järnvägslagen bör göras när det gäller järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Det bör där anges att möjligheten att överklaga även ska gälla beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter. I järnvägsmarknadslagen innebär detta att, utöver direkt tillämpliga rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, bör beslut fattade enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik kunna överklagas.

Fjärde järnvägspaketet och den nya förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå, förordning (EU) 2016/796, för med sig en ny överklagandeordning när det gäller byråns beslut om gemensamt säkerhetsintyg, godkännande för att släppa ut fordon på marknaden och fordonstyper samt förhandsgodkännande av ERTMS-utrustning. Dessa beslut får bli föremål för överklagande till en överklagandenämnd, Board of Appeal, efter det att omprövning enligt artikel 60 i förordningen har slutförts (artikel 55 i förordningen). Förutom att pröva överklaganden prövar överklagandenämnden fall där byrån underlåtit att agera inom de gällande tidsfristerna. Överklagandenämndens verksamhet regleras av förordningen och genomförandeakter och berörs här inte närmare. Vissa beslut (beslut om gemensamt säkerhetsintyg, beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och beslut om godkännande av fordonstyper) kommer alltså att kunna överklagas enligt två olika

förfaranden. När tillsynsmyndigheten har fattat beslutet prövas överklagandet av allmän förvaltningsdomstol, medan överklagandenämnden prövar överklagandet när byrån har fattat beslutet. Delvis olika regler kommer att gälla för de båda förfarandena för överklagande. Det är exempelvis inte givet att den svenska offentlighetsprincipen kommer att tillämpas i överklagandenämnden.

19.3.2 Överklagande av ackrediterade certifieringsorgans beslut

Regeringens förslag: Järnvägslagens regler om att beslut av ackrediterade certifieringsorgan ska få överklagas ska i sak föras över till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian hänvisas till kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar som numera är ersatt av genomförandeförordning (EU) 2019/779 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon.

Remissinstanserna: *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)* anser att det är bra att endast beslut som fattats av ackrediterade certifieringsorgan ska kunna överklagas till tillsynsmyndigheten. Swedac upplyser om att som nationellt ackrediteringsorgan är Swedac skyldigt att hantera klagomål på samtliga ackrediterade organ enligt en process som följer ISO/IEC 17011:2017. Swedac konstaterar i detta sammanhang att det även fortsättningsvis kommer att finnas två parallella förfaranden för klagomål. Swedac frågar sig vad ett överklagande till tillsynsmyndigheten kan resultera i men konstaterar samtidigt att möjligheten att överklaga krävs enligt tillämplig EU-förordning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 11 kap. 3 § järnvägslagen får beslut som ett ackrediterat organ fattar med stöd av 8 kap. 1 a § eller med stöd av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll överklagas hos tillsynsmyndigheten. Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 är numera ersatt av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011. Regleringen om överklagande infördes i järnvägslagen 2011 i samband med införandet av bestämmelser om underhållsansvarig enhet för järnvägsfordon. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd, se propositionen Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll (prop. 2010/11:160 s. 62 f. och 92).

Skälet till att bestämmelsen om överklagande av ett ackrediterat organs beslut infördes i järnvägslagen 2011 var artikel 6.3 i förordning (EU) nr 445/2011, enligt vilken medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut som fattas av certifieringsorgan kan överklagas till domstol. Artikel 6.3 i förordning (EU) nr 445/2011 motsvaras numera av

artikel 6.4 i förordning (EU) 2019/779. Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten) bedömdes tidigare vara den instans som var bäst lämpad att pröva överklaganden av ackrediterade certifieringsorgans beslut som första instans. *Swedac* pekar dock på risken att parallella förfaranden kan inledas med hänsyn till att *Swedac* är skyldigt att, enligt en given process, hantera eventuella klagomål på samtliga ackrediterade organ. *Swedac* har samtidigt förståelse för att medlemsstaten Sverige ska säkerställa att beslut som fattas av certifieringsorgan ska kunna bli föremål för en rättslig prövning. Det kan konstateras att det inte är uteslutet att risken finns, som *Swedac* påpekar, att parallella förfaranden kan inledas, men det ska samtidigt tilläggas att tillsynsmyndigheten, i sin roll som nationell säkerhetsmyndighet, har en generell och övergripande tillsynsfunktion över alla enheter med ansvar för underhåll. Detta framgår av artikel 11 i förordning (EU) 2019/779. Myndigheten lär därför få kännedom om eventuella förfaranden som inleds eller som är pågående. Det framstår därför som lämpligt att samma ordning som gäller för överklagande enligt järnvägslagen ska gälla även enligt järnvägssäkerhetslagen. Det innebär att, i likhet med övriga beslut som tillsynsmyndigheten fattar i enskilda ärenden, beslut i dessa fall kommer att kunna överklagas vidare till förvaltningsrätten och, efter prövningstillstånd, även till kammarrätten. EU-förordningens krav på medlemsstaterna att se till att certifieringsorganens beslut kan överklagas till domstol får härmed anses uppfyllt.

Hänvisning till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 bör vara dynamisk. På så sätt säkerställs att ändringar i förfarandereglererna får omedelbart genomslag i rättstillämpningen och att omfattningen av en eventuell prövning av ett beslut vid varje tidpunkt överensstämmer med kraven i förordningen.

Avslutningsvis bör det tilläggas att i den nya bestämmelsen bör uttrycket ”ackrediterat certifieringsorgan” användas i stället för ”ackrediterat organ”, för att tydliggöra att det handlar om organ som utför certifiering.

19.4 När tillsynsmyndighetens beslut ska börja att gälla

Regeringens förslag: Järnvägslagens bestämmelse om att ett beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet, ska föras över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Det ska därutöver framgå att detta även ska gälla beslut enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Det ska införas bestämmelser i järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om att ett beslut om återkallelse av ett tillstånd inte ska gälla förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Det ska införas bestämmelser i järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om att ett beslut om sanktionsavgift inte ska gälla förrän det har fått laga kraft.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägslagen ska ett beslut enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet (11 kap. 4 §). Bestämmelsen bör föras över till de nya lagarna med vissa justeringar. Ett tillägg bör göras när det gäller järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. I de nämnda lagarna bör det anges att även beslut som meddelats med stöd av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter ska gälla omedelbart, om inget annat anges i beslutet. I järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem föreslås det nu införas bestämmelser om sanktionsavgifter. Ett beslut om sanktionsavgifter bör inte gälla förrän det fått laga kraft. Ett tillägg bör därför göras om att ett beslut om sanktionsavgift inte gäller förrän det har fått laga kraft i de nämnda lagarna.

20 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

20.1 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen

Regeringens förslag: Järnvägsmarknadslagen ska träda i kraft den 1 februari 2022 samtidigt som järnvägslagen ska upphävas.

För en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 ska inte delar av järnvägsmarknadslagens reglering om säkerställande av infrastrukturförvaltares oberoende gälla. En förutsättning är dock att den privata parten i avtalet också ska vara ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

För ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 ska inte heller delar av järnvägsmarknadslagens reglering om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag gälla. En förutsättning är dock att det i det vertikalt integrerade företaget också ska ingå ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

En licens som har beviljats enligt järnvägslagen ska gälla som en licens enligt järnvägsmarknadslagen.

Ett lån mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före järnvägsmarknadslagens ikraftträdande och som uppfyller kraven enligt

lagen ska vara tillåtet under förutsättning att lånet betalats ut och betalas av.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Datum för ikraftträdande har dock flyttats fram jämfört med förslaget i promemorian. Vidare införs undantagsreglerna för offentlig-privata partnerskap som ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen till skillnad från förslaget i promemorian. +

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Ikraftträdande

Enligt artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/2370 ska medlemsstaterna senast den 25 december 2018 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. De väsentliga nyheterna i direktivet, framför allt marknadsöppning för nationell persontrafik, har redan införlivats i svensk lagstiftning. I svensk lagstiftning har också principerna om separation av olika verksamhetsgrenar inom järnvägen, i första hand infrastrukturförvaltning och trafik, i allt väsentligt införlivats sedan länge. Statens järnvägar delades redan 1988 upp i Banverket och SJ. De nya reglerna i direktivet för att garantera oberoende för i första hand infrastrukturförvaltarna i länder som fortfarande organiserar järnvägen i koncerner kommer därför att ha mindre betydelse i Sverige än i många andra länder. Eftersom det nu föreslås en strukturell omdaning av hela järnvägslagstiftningen som ligger mer i linje med hur EU-rätten på området ser ut, bör upphävandet av järnvägslagen och införlivandet av de nya lagarna genomföras vid samma tidpunkt, den 1 februari 2022, även för de delar som gäller järnvägsmarknaden.

Övergångsbestämmelser

I järnvägsmarknadslagen bör endast en form av tillstånd regleras, och det är licens (2 kap). Bestämmelserna föreslås flyttas över från järnvägslagen med i huvudsak redaktionella ändringar. En licens som har meddelats med stöd av järnvägslagen bör gälla som en licens enligt järnvägsmarknadslagen. Dock kommer den som bedriver järnvägstrafik som annat än en huvudsaklig verksamhet inte längre att behöva ha en licens för verksamheten.

Enligt artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektiv (EU) 2016/2370, kan medlemsstaterna välja att undanta den privata parten i ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 från artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende ifråga om väsentliga uppgifter) och 7d (finansiell insyn). Undantaget bör utnyttjas genom att det i övergångsbestämmelserna införs undantag från de bestämmelser i lagen som genomför dessa artiklar för sådana infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag (för överväganden se avsnitt 6.2.8).

Enligt artikel 7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, ska ett låneavtal som ingåtts mellan olika enheter i ett vertikalt integrerat företag innan direktivet antogs, fortsätta att gälla till förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av. I övergångsbestämmelserna till järnvägsmarknadslagen bör det med anledning av detta införas en bestämmelse som anger att ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före lagens ikraftträdande och som uppfyller lagens krav i fråga om sådana lån, dvs. har ingåtts på marknadsmässiga villkor (5 kap. 7 §), är tillåtet under förutsättning att lånet betalats ut och betalas av.

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

20.2 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen

Regeringens förslag: Järnvägstekniklagen ska träda i kraft den 1 februari 2022 samtidigt som järnvägslagen ska upphävas.

Ett beslut av tillsynsmyndigheten om undantag från krav på att tillämpa TSD som har meddelats enligt järnvägslagen före ikraftträdandet ska fortsätta att gälla.

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk sådana delsystem som en fast installation består av ska fortsätta att gälla. Detsamma gäller ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före järnvägslagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk en fast installation enligt järnvägstekniklagen ska dock krävas när en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den lagen.

Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande ska inte gälla

– för projekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

– till utgången av 16 juni 2031, för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla. Detsamma ska gälla för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet före ikraftträdandet gällt i Sverige enligt järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före järnvägslagens ikraftträdande.

Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt järnvägstekniklagen ska dock krävas när fordonet byggs om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen eller fordonets område för användning ska utvidgas, dock endast i fråga om det nya området för användning.

Ett typgodkännande av ett fordon enligt järnvägslagen eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse enligt

järnvägslagen som har beslutats före ikraftträdandet ska gälla som ett typgodkännande enligt järnvägstekniklagen respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt samma lag.

Tillsynsbestämmelserna i järnvägstekniklagen ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka det inte krävs godkännanden enligt järnvägstekniklagen enligt övergångsbestämmelserna till lagen.

En sanktionsavgift ska endast få tas ut för överträdelser som har ägt rum efter järnvägstekniklagens ikraftträdande.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens förslag. Datum för ikraftträdande har dock flyttats fram jämfört med förslaget i promemorian.

Remissinstanserna: *Trafikverket* ser mot bakgrund av förslagen om att införa ett harmoniserat godkännandeförfarande i förhållande till nationella regler (utsett organ) behov av att det från ikraftträdandet införs en övergångsregel om att nuvarande hantering av godkännanden ska tillämpas ytterligare åtminstone 24 månader. *Transportstyrelsen* anser att bestämmelsen om att äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som inletts före ikraftträdandet bör justeras. Eftersom vissa godkännandeärenden kan pågå flera år ser Transportstyrelsen annars risk för att otidsenliga regler ska tillämpas under lång tid framöver.

Skälen för regeringens förslag

Ikraftträdande av den nya lagen och upphävande av järnvägslagen

Enligt artikel 57.1 i direktiv (EU) 2016/797 ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa utpekade artiklar och bilagor senast den 16 juni 2019. Enligt artikel 57.2 i direktivet finns det dock möjlighet att förlänga införlivandeperioden till den 16 juni 2020, under förutsättning att medlemsstaten meddelat Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och Europeiska kommissionen detta samt angett skälen för utnyttjandet av den förlängda tiden. Regeringen meddelade i december 2018 ERA och Europeiska kommissionen att Sverige avser att utnyttja den förlängda införlivandeperioden. Med anledning av utbrottet av covid-19 har EU beslutat att förlänga införlivandeperioden till den 31 oktober 2020. Sverige är trots den förlängda tiden för införlivande försenad med genomförandet. Järnvägstekniklagen föreslås träda i kraft den 1 februari 2022.

Samtidigt som den nya lagen träder i kraft bör järnvägslagen upphävas. Eftersom järnvägslagen ska ersättas av fyra nya lagar, bör detta ske genom en särskild upphävandelag. Järnvägslagen bör dock i vissa avseenden fortsätta att tillämpas även efter upphävandet, vilket regleras i övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen.

Kommissionen inledde 2020 ett överträdelseärende mot Sverige om förenat genomförande av direktiv (EU) 2016/797. Sverige mottog en formell underrättelse från kommissionen den 23 november 2020 (dnr

SB2020/01320). Den formella underrättelsen besvarades den 22 januari 2021.

Övergångsbestämmelser

I artiklarna 54 och 55 i direktiv (EU) 2016/797 finns övergångsbestämmelser till direktivet. Utgångspunkten i direktivet är att de fordonsgodkännanden och godkännanden av fasta installationer som beslutats innan de lagar och andra författningar som genomför direktivet sätts i kraft bör fortsätta att gälla. Det betyder att godkännanden som beslutats enligt järnvägslagen fortsätter att gälla även efter det att lagen upphävts. Det bör införas övergångsbestämmelser i lagen som reglerar vad som gäller i olika fall. *Trafikverket* efterlyser en längre införlivandeperiod för att en anpassning till det nya regelverket ska kunna ske. Det kan konstateras att de bakomliggande materiella bestämmelserna om ett harmoniserat godkännandeförfarande har ändrats i förhållande till förslagen i promemorian. Någon EG-kontroll aktualiseras därmed inte i de fall det varken finns tillämpliga TSD eller nationella regler att bedöma överensstämmelse gentemot. Vidare har införlivandet av direktiven i svensk lagstiftning blivit försenat, vilket samtidigt inneburit att myndigheterna fått viss förlängd tid för förberedelser inför ikraftträdandet. Någon ytterligare övergångstid bedöms därför inte nödvändig och vore inte heller tillåten enligt EU-regelverket.

Enligt hittillsvarande 2 kap. 11 och 12 §§ järnvägslagen får tillsynsmyndigheten i enskilda fall besluta om undantag från krav på tillämpning av TSD. Sådana beslut om undantag som meddelats före järnvägstekniklagens ikraftträdande bör fortsätta att gälla enligt de villkor som framgår av besluten. Det kommer enligt järnvägstekniklagen visserligen fortsatt att finnas möjligheter att meddela undantag från tillämpning av TSD. Det skulle därför kunna ifrågasättas om en övergångsbestämmelse behövs. Bestämmelsen om möjlighet att meddela undantag från TSD är dock något annorlunda formulerad i järnvägstekniklagen. Det beror i första hand på att tillämpningsområdet för de bakomliggande direktiven förändrats. Hittills har utgångspunkten varit att TSD endast ska tillämpas på det utpekade TEN-nätet (Trans European Network). Genom direktiv (EU) 2016/797 utvidgas tillämpningsområdet till att gälla hela unionens järnvägssystem. En övergångsbestämmelse behövs därför och bidrar under alla omständigheter till att tydliggöra regleringen.

Tillsynsmyndighetens beslut om godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen som har meddelats före järnvägstekniklagens ikraftträdande bör fortsätta att gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Eftersom järnvägsmateriel har lång livslängd, förekommer spåraneläggningar (fasta installationer) som godkänts före järnvägslagens ikraftträdande. Detsamma bör därför gälla för motsvarande installationer (spåraneläggningar) som har godkänts redan innan järnvägslagen trädde i kraft. Den nya lagen bör tillämpas först om en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen.

För fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning bör en särskild övergångsbestämmelse införas. I järnvägstekniklagen föreslås ett krav på förhandsgodkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) innan tillsynsmyndigheten godkänner en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning. Syftet är att säkerställa ett harmoniserat införande av ERMS i unionen. Enligt artikel 55 i direktiv 2016/797 införs dock övergångsbestämmelser som innebär att ett sådant förhandsgodkännande inte ska krävas om upphandlingsfasen eller tilldelningen av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller till 16 juni 2031 i fråga om optioner i kontrakt som undertecknats före den 15 juni 2016. Tillsynsmyndigheten ska dock även för fasta installationer som undantas från krav på förhandsgodkännande enligt övergångsbestämmelsen innan godkännandet samråda med ERA för att säkerställa att de tekniska lösningarna är driftskompatibla (artikel 55.5).

Även tillsynsmyndighetens beslut om att godkänna fordon (eller delsystem hänförliga till fordon) för att tas i bruk som har meddelats enligt järnvägslagen bör fortsätta att gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Detsamma bör gälla för godkännanden som meddelats innan järnvägslagen trädde i kraft, dvs. den 1 juli 2004. Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt den nya lagen bör krävas först när fordonets område för användning utvidgas, och då endast i fråga om det nya och utvidgade området, eller när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen. Det sagda innebär att de nya reglerna i järnvägstekniklagen om när det ska krävas ett nytt godkännande för att släppa ut ett fordon på marknaden eller om förnyat typgodkännande blir direkt tillämpliga vid ikraftträdandet även för tidigare godkända fordon.

Typgodkännanden eller godkännanden på grundval av en försäkran om överensstämmelse som har beslutats före järnvägstekniklagens ikraftträdande bör gälla som ett typgodkännande respektive ett godkännande av att släppa ut ett fordon på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt järnvägstekniklagen.

Som framgår ovan ska godkännanden som beviljats före järnvägstekniklagens ikraftträdande fortsätta att gälla även efter ikraftträdandet. Även sådana fordon och fasta installationer som – under andra beteckningar – godkänts enligt äldre lagstiftning bör dock redan från ikraftträdandet bli föremål för järnvägstekniklagens tillsynsbestämmelser (jämför Lagrådets yttrande över förslag till järnvägslag den 5 mars 2004, prop. 2003/04:123 s. 394). Detta bör alltså gälla för fasta installationer och fordon som godkänts enligt järnvägslagen och äldre lagstiftning.

Bestämmelserna om sanktionsavgifter i järnvägstekniklagen är en nyhet i förhållande till järnvägslagen och bör endast tillämpas i fråga om överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet. Sanktionsavgifter föreslås få tas ut av den som i sin verksamhet använder fasta installationer eller fordon som inte har godkänts i vederbörlig ordning enligt järnvägstekniklagen, inklusive övergångsbestämmelserna till lagen. Det innebär att en sanktionsavgift inte kan tas ut av en verksamhetsutövare som använder fordon eller fasta installationer som visserligen inte godkänts enligt järnvägstekniklagen, men vars godkännanden fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna till den nya lagen. När det gäller överträdelser som påbörjats före järnvägstekniklagens ikraftträdande och

fortsätter efter ikraftträdandet, bör sanktionsavgift kunna tas ut om det bedöms finnas skäl för detta med beaktande av vad som skett tiden efter ikraftträdandet.

Avslutningsvis bör det också införas en övergångsbestämmelse som innebär att äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före järnvägstekniklagens ikraftträdande. Detta bör dock, som *Transportstyrelsen* påpekar, inte gälla om det finns direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att nya regler måste tillämpas.

20.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägssäkerhetslagen

Regeringens förslag: Järnvägssäkerhetslagen ska träda i kraft den 1 februari 2022, samtidigt som järnvägslagen upphävs.

Ett säkerhetsintyg enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, utan att järnvägsföretaget under intygets giltighetstid behöver ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen. Ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen ska krävas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver infrastrukturförvaltaren inte ha ett säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen. Ett säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen ska krävas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla under tillståndets beslutade giltighetstid utan att enheten under tillståndets giltighetstid behöver ett underhållscertifikat i fråga om godsvagnar enligt järnvägssäkerhetslagen.

Bestämmelserna om begränsning och återkallelse i järnvägssäkerhetslagen ska tillämpas även för sådana intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna.

Tillsynsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen ska tillämpas även i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna.

En sanktionsavgift ska få tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet av järnvägssäkerhetslagen.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet av järnvägssäkerhetslagen, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Datum för ikraftträdandet flyttas fram jämfört med förslaget i promemorian. Även giltighetstiden för säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt järnvägslagen

flyttas fram. Vidare föreslås inte i promemorian några övergångsregler för tillämpningen av bestämmelserna om tillsyn, begränsning och återkallelse av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsreglerna.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* påpekar att giltighetstiden för säkerhetstillstånd inte regleras i järnvägslagen. I stället omprövas tillståndet. Transportstyrelsen bedömer att det i fråga om giltighetstiden för dessa tillstånd är lämpligt att den överensstämmer med den för säkerhetsintyg.

Skälen för regeringens förslag

Ikraftträdande av järnvägssäkerhetslagen och upphävande av järnvägslagen

Enligt artikel 33.1 i direktiv (EU) 2016/798 ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa utpekade artiklar och bilagor senast den 16 juni 2019. Enligt artikel 33.2 i direktivet fanns möjlighet att förlänga införlivandeperioden med ett år till den 16 juni 2020, under förutsättning att medlemsstaten meddelat ERA och Europeiska kommissionen detta samt angett skälen för utnyttjandet av den förlängda tiden. Regeringen meddelade i december 2018 ERA och Europeiska kommissionen att man från svensk sida avsåg att utnyttja den förlängda införlivandeperioden. Med anledning av utbrottet av covid-19 har EU beslutat förlänga införlivandeperioden ytterligare, till den 31 oktober 2020. Sverige är trots den förlängda tiden för införlivande försenad med genomförandet. Järnvägssäkerhetslagen föreslås träda i kraft den 1 februari 2022.

Samtidigt som den nya lagen träder i kraft bör järnvägslagen upphävas. Eftersom järnvägslagen ska ersättas med fyra nya lagar, bör järnvägslagen upphävas genom en särskild upphävandelag.

Kommissionen inledde 2020 ett överträdelseärende mot Sverige om för sent genomförande av direktiv (EU) 2016/798. Sverige mottog en formell underrättelse från kommissionen den 23 november 2020 (dnr SB2020/01320). Den formella underrättelsen besvarades den 22 januari 2021.

Övergångsbestämmelser

När järnvägssäkerhetslagen träder i kraft kommer det att finnas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver verksamhet med tillstånd som är utfärdade enligt järnvägslagen och som bedriver verksamhet i järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen. Det kommer också att finnas några underhållsansvariga enheter för godsvagnar med tillstånd utfärdade av tillsynsmyndigheten, som i och med den nya regleringen inte längre kommer att utfärda sådana tillstånd.

Att det behövs övergångsbestämmelser för säkerhetsintyg utfärdade mot bakgrund av direktiv 2004/49/EG (dvs. enligt järnvägslagen) framgår av direktiv (EU) 2016/798. I artikel 31.2 i direktiv (EU) 2016/798 anges att järnvägsföretag som behöver beviljas säkerhetsintyg mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019 ska omfattas av direktiv 2004/49/EG. Det anges i artikeln att sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut. Den nämnda perioden för att beviljas säkerhetsintyg i enlighet med

direktiv 2004/49/EG har förlängts till och med den 31 oktober 2020 med anledning av att införlivandeperioden har förlängts ytterligare.

Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg som har utfärdats med stöd av järnvägslagen bör få fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta intyg under dess giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för intygen. Slutdatumet har valts utifrån att EU beslutat att ytterligare förlänga införlivandeperioden av direktiven till den 31 oktober 2020.

Det finns även behov av en övergångsregel som gäller för säkerhetstillstånd och tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar.

När det gäller säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av järnvägslagen inträder ingen automatisk ogiltighet efter fem år. Enligt järnvägslagen omprövas i stället tillståndet. När ett sådant säkerhetstillstånd ska omprövas bör i stället järnvägssäkerhetslagen tillämpas. I samband med genomförandet av det tidigare järnvägssäkerhetsdirektivet uttalades, bl.a. i fråga om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, att tillståndshavaren skulle vara skyldig att se till att tillståndet omprövas (förnyas) efter fem år (se prop. 2006/07:45 s. 43). *Transportstyrelsen* noterar att det i järnvägssäkerhetslagen föreslås en giltighetstid på fem år för säkerhetstillstånd och bedömer därför att det är lämpligt att säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av hittillsvarande järnvägslag fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Regeringen gör inte någon annan bedömning. Slutdatumet överensstämmer därmed också med det som gäller för säkerhetsintyg. När det sedan gäller tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar som utfärdas med stöd av förordning (EU) 445/2011 kommer dessa tillstånd att gälla under den meddelade giltighetstiden.

För säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta att gälla efter den nya lagens ikraftträdande bör bestämmelserna om begränsning och återkallelse i den nya lagen tillämpas redan från ikraftträdandet, vilket bör regleras i en övergångsbestämmelse (jämför Lagrådets yttrande över förslag till järnvägslag den 5 mars 2004, prop. 2003/04:123 s. 394).

Även bestämmelserna om tillsyn i den nya lagen bör gälla från ikraftträdandet för sådan verksamhet som omfattas av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta att gälla efter nya lagens ikraftträdande (jämför Lagrådets nämnda yttrande). Detsamma bör gälla för sådana tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar som utfärdats av tillsynsmyndigheten och som ska fortsätta att gälla efter nya lagens ikraftträdande.

Bestämmelserna om sanktionsavgifter i 6 kap. järnvägssäkerhetslagen bör endast tillämpas på överträdelser som har ägt rum efter järnvägssäkerhetslagens ikraftträdande. När det gäller överträdelser som påbörjats före järnvägssäkerhetslagens ikraftträdande och fortsätter efter ikraftträdandet, bör sanktionsavgift kunna tas ut om det bedöms finnas skäl för detta med beaktande av vad som skett tiden efter ikraftträdandet.

Det bör också finnas en övergångsbestämmelse som innebär att äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före

järnvägssäkerhetslagens ikraftträdande. Detta bör dock inte gälla om det finns direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att nya regler måste tillämpas.

20.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen om nationella järnvägssystem

Regeringens förslag: Lagen om nationella järnvägssystem ska träda i kraft den 1 februari 2022, samtidigt som järnvägslagen upphävs.

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av ska fortsätta att gälla. Detsamma ska gälla ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före järnvägslagens ikraftträdande. Ett godkännande att ta i bruk järnvägsinfrastruktur enligt lagen om nationella järnvägssystem ska krävas efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen.

Ett godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon ska fortsätta att gälla. Detsamma ska gälla för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet före ikraftträdandet gällt i Sverige enligt järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den lagens ikraftträdande. Ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem ska krävas efter en väsentlig ombyggnad av fordonet.

Ett säkerhetsintyg enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, utan att järnvägsföretaget under intygets giltighetstid behöver ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska krävas enligt lagen om nationella järnvägssystem om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla enligt lagen om nationella järnvägssystem. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem ska krävas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Ett säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, utan att infrastrukturförvaltaren behöver ha ett nationellt infrastrukturtillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem. Ett nationellt infrastrukturtillstånd ska krävas enligt lagen om nationella järnvägssystem om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt den lagen.

Bestämmelserna om återkallelse i lagen om nationella järnvägssystem ska tillämpas även för sådana godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna till lagen.

Tillsynsbestämmelserna i lagen om nationella järnvägssystem ska tillämpas även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka godkännanden fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna

till lagen. Tillsynsbestämmelserna ska även tillämpas i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna.

En sanktionsavgift ska endast få tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem.

Äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens förslag. Datum för ikraftträdandet flyttas fram jämfört med förslaget i promemorian. Även giltighetstiden för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av järnvägslagen flyttas fram. Vidare föreslås inte i promemorian några övergångsregler för tillämpningen av bestämmelserna om tillsyn och återkallelse av godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt övergångsreglerna.

Remissinstanserna har inte några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Ikraftträdande av lagen om nationella järnvägssystem och upphävande av järnvägslagen

Lagen om nationella järnvägssystem införs i samband med att direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 införlivas i svensk rätt genom en järnvägstekniklag och en järnvägssäkerhetslag. Lagen om nationella järnvägssystem gäller för järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Lagen om nationella järnvägssystem bör därför ha samma ikraftträdandedatum, den 1 februari 2022, som järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Samtidigt som lagen om nationella järnvägssystem träder i kraft, bör järnvägslagen upphävas. Eftersom järnvägslagen ska ersättas med fyra lagar, bör järnvägslagen upphävas genom en särskild upphävandelag.

Övergångsbestämmelser

När lagen om nationella järnvägssystem träder i kraft kommer det att finnas järnvägsmateriel som är godkänd sedan tidigare och som endast används i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det behöver därför anges i övergångsbestämmelserna till lagen hur denna materiel ska hanteras. I anslutning till lagen om nationella järnvägssystem införs övergångsbestämmelser om att tillsynsmyndighetens beslut om godkännande enligt järnvägslagen att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av och som har meddelats före lagens ikraftträdande bör fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Detsamma bör därför gälla för motsvarande infrastruktur (spåranläggningar) som har godkänts innan järnvägslagen trädde i kraft. Lagen om nationella järnvägssystem bör tillämpas först efter det att en väsentlig ombyggnation av järnvägsinfrastrukturen har gjorts på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt den nya lagen.

Även tillsynsmyndighetens beslut om att godkänna fordon eller delsystem hänförliga till fordon för att tas i bruk som har meddelats enligt

järnvägslagen eller redan dessförinnan bör fortsätta att gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Det handlar om att fordonet ska vara godkänt för infrastruktur inom tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem, dvs. där fordonet är avsett att användas. För det fall det sker en väsentlig ombyggnation av fordonet krävs ett nytt godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem. Det innebär att de regler i lagen om nationella järnvägssystem som handlar om när det ska krävas ett nytt godkännande blir direkt tillämpliga vid ikraftträdandet.

På samma sätt som anges i övergångsbestämmelserna till järnvägssäkerhetslagen föreslås en begränsning av giltighetstiden för säkerhetsintyg som meddelats enligt järnvägslagen. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta under den meddelade giltighetstiden, dock som längst till och med den 31 oktober 2025, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för intyget.

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av järnvägslagen bör gälla som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem. Denna övergångslösning är möjlig eftersom kraven i den nya lagen inte skiljer sig åt i sak från kraven för att beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen.

När det gäller säkerhetstillstånd som utfärdats med stöd av järnvägslagen inträder ingen automatisk ogiltighet efter fem år. Enligt järnvägslagen omprövas i stället tillståndet. Det innebär att när ett säkerhetstillstånd ska omprövas bör lagen om nationella järnvägssystem tillämpas. Ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av järnvägslagen bör fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Slutdatumet överensstämmer därmed med det som gäller för säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen. Lagen om nationella järnvägssystem bör dock tillämpas vid en tidigare tidpunkt om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda.

Som framgår ovan bör godkännanden av järnvägsinfrastruktur och fordon som beviljats före ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem fortsätta att gälla även efter lagens ikraftträdande. Detsamma bör gälla för fordon och för infrastruktur som under andra beteckningar godkänts enligt äldre lagstiftning. För dessa godkännanden bör bestämmelserna om återkallelse i den nya lagen tillämpas redan från ikraftträdandet av lagen (jämför Lagrådets yttrande över förslag till järnvägslag den 5 mars 2004, prop. 2003/04:123 s. 394). Detsamma bör gälla för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta att gälla efter nya lagens ikraftträdande. Detta innebär att bestämmelserna om återkallelse i den nya lagen tillämpas redan från ikraftträdandet för dessa godkännanden, intyg och tillstånd, vilket bör regleras i en övergångsbestämmelse.

Även bestämmelserna om tillsyn i den nya lagen bör tillämpas redan från ikraftträdandet när det gäller delsystem hänförliga till järnvägsinfrastruktur och fordon för vilka godkännanden för ibruktagande beslutats enligt järnvägslagen eller enligt lagstiftning som gällde redan dessförinnan och som fortsätter att gälla efter ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem (jämför Lagrådets ovan nämnda yttrande).

Detta bör regleras i en övergångsbestämmelse, vilken även bör gälla för tillsyn av sådan verksamhet som omfattas av säkerhetsintyg, nationellt trafiksäkerhetstillstånd och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen och som ska fortsätta gälla efter nya lagens ikraftträdande.

De föreslagna bestämmelserna om sanktionsavgift i 7 kap. lagen om nationella järnvägssystem bör endast tillämpas på överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande. En sanktionsavgift föreslås få tas ut av den som i sin verksamhet använder järnvägsinfrastruktur eller fordon som inte har godkänts i vederbörlig ordning enligt bestämmelserna i lagen om nationella järnvägssystem, inklusive övergångsbestämmelserna till lagen. Det innebär att en sanktionsavgift inte kan tas ut av en verksamhetsutövare som använder järnvägsinfrastruktur eller fordon som visserligen inte godkänts enligt lagen om nationella järnvägssystem, men vars godkännanden fortsätter att gälla enligt övergångsbestämmelserna till den nya lagen. När det gäller överträdelser som påbörjats före ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem och som fortsätter efter ikraftträdandet, bör en sanktionsavgift kunna tas ut om det bedöms finnas skäl för detta med beaktande av vad som skett tiden efter ikraftträdandet.

Det bör också införas en övergångsregel som innebär att för mål eller ärenden som inlets före lagens ikraftträdande bör äldre föreskrifter gälla.

21 Ändringar i kollektivtrafiklagen till följd av ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning

21.1 EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1169/69 och (EEG) nr 1107/70 fastställer hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik och på vilka villkor myndigheterna ger kollektivtrafikföretag ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt (EU:s kollektivtrafikförordning).

I lagen (2010:1065) om kollektivtrafik finns bestämmelser om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och tunnelbana. Bestämmelserna avser ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter samt allmänna krav på kollektivtrafikföretag. Lagen innehåller även bestämmelser som gäller för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik. Artikel 5.2–5.6 tillämpas vid tilldelning av tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg och med tunnelbana samt av tjänstekoncessioner som avser samtliga trafikslag som omfattas av förordningen. Enligt huvudregeln ska avtal tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. I vissa fall har dock behöriga

myndigheter möjlighet att direkttilldela avtal. Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning kompletteras av nationella bestämmelser i enlighet med 4 a kap. kollektivtrafiklagen. Regleringen innebär att lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK) i viss utsträckning ska tillämpas.

21.2 Ändringsförordningen

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg (ändringsförordningen) har EU:s kollektivtrafikförordning ändrats.

Ändringsförordningen innebär bl.a. att tilldelningsbestämmelserna i fråga om avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg ändras. Den största förändringen i detta avseende är att den generella möjligheten att direkttilldela sådana avtal kommer att upphöra den 25 december 2023. I stället införs vissa nya, mer begränsade möjligheter att tillåta direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg.

EU:s kollektivtrafikförordning ändras även i vissa andra avseenden. En nyhet är att behöriga myndigheter ska fastställa specifikationer för allmän trafikplikt, som ska överensstämma med mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik. Vidare ska de behöriga myndigheterna inför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bedöma tillgången till rullande materiel och om åtgärder behöver vidtas för att säkerställa sådan tillgång. Det införs även krav på att behöriga myndigheter ska göra nödvändig information om trafiken och infrastrukturen tillgänglig för berörda parter. Slutligen innehåller ändringsförordningen vissa justeringar i fråga om det obligatoriska innehållet i avtal om allmän trafik och om offentliggörande i form av årsrapporter och förhandsannonsering.

21.3 Vissa ökade möjligheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg

Regeringens förslag: I kollektivtrafiklagen ska det anges att med kollektivtrafik på järnväg avses detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning, dvs. persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårbundna transportsätt såsom tunnelbana eller spårväg.

Behöriga myndigheter ska få direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om det är motiverat av exceptionella omständigheter enligt artikel 5.3 a i EU:s kollektivtrafikförordning. Vid sådan tilldelning ska bestämmelserna om dokumentation, överprövning och skadestånd samt upphandlingsskadeavgift i lagen om upphandling av koncessioner tillämpas. Vidare ska miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn beaktas om upphandlingens art motiverar detta. Samma bestämmelser ska tillämpas när behöriga myndigheter tilldelar avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande enligt artikel 5.3 b i EU:s kollektivtrafikförordning.

Det ska inte vara tillåtet för behöriga myndigheter att direkttilldela avtal om allmän trafik på järnväg på grund av strukturella och geografiska särdrag enligt artikel 5.4 a eller på fristående banor där trafiken utförs av den som också förvaltar infrastrukturen enligt artikel 5.4 b i EU:s kollektivtrafikförordning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svensk Kollektivtrafik* anser att det är angeläget att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna direkttilldela avtal som rör tågtrafik vid exceptionella omständigheter, då myndigheterna behöver ha förutsättningar för att kunna organisera den regionala kollektivtrafiken utifrån vid var tid rådande förutsättningar. *Upphandlingsmyndigheten* har ingen invändning mot att behöriga myndigheter ges möjlighet att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg när detta är motiverat av exceptionella omständigheter men menar att det är oklart hur denna möjlighet förhåller sig till ändringsbestämmelserna i lagen om upphandling av koncessioner. *Trafikverket* efterlyser ett klargörande om huruvida ändringsbestämmelserna i lagen om upphandling av koncessioner är tillämpliga på avtal som direkttilldelats. *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att en begränsning av möjligheten till direkttilldelning är onödig och inskränker den kommunala självstyrelsen. Möjligheten att direkttilldela avtal av skäl hänförliga till strukturella och geografiska särdrag bör därför enligt Sveriges Kommuner och Regioner inte inskränkas, då konkurrensutsättning i svensk rätt inte bör föreskrivas i större utsträckning än vad som krävs enligt EU-rätten. *Konkurrensverket* avstyrker förslaget att behöriga myndigheter tillåts utnyttja möjligheterna att direkttilldela avtal enligt artikel 5.3a i EU:s kollektivtrafikförordning och tillstyrker förslaget att inte tillåta direkttilldelning enligt artiklarna 5.4a och 5.4b i förordningen.

Skälen för regeringens förslag

Definition av kollektivtrafik på järnväg

Genom ändringsförordningen införs i artikel 2 en definition av kollektivtrafik på järnväg. Uttrycket omfattar persontransporttjänster på järnväg, med undantag för persontransporttjänster med andra spårbundna transporter såsom tunnelbana och spårväg. Den nya definitionen föranleds av att de bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik som införs genom ändringsförordningen endast gäller för kollektivtrafik på järnväg och inte för andra spårbundna transporter eller andra transportslag. I artikel 5.6 används alltså uttrycket järnvägstransporter. I sak innebär detta emellertid ingen skillnad i förhållande till uttrycket kollektivtrafik på järnväg, eftersom förordningens tillämpningsområde enbart avser kollektivtrafik.

I 1 kap. 5 § kollektivtrafiklagen anges att med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag avses detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning. Det föreslås nu vissa ändringar i kollektivtrafiklagen vad gäller tilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Uttrycket kollektivtrafik på järnväg bör därför läggas till i 1 kap. 5 § kollektivtrafiklagen och bör i likhet med andra ord och uttryck i bestämmelsen avse detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

Nya bestämmelser i EU:s kollektivtrafikförordning om hur avtal om kollektivtrafik på järnväg kan tilldelas

Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om hur avtal om allmän trafik ska tilldelas. Artikel 5.2–5.6 gäller vid upphandling av tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg och med tunnelbana samt vid upphandling av tjänstekoncessioner som avser samtliga trafikslag som omfattas av förordningen. I Sverige tillämpas bestämmelserna även vid upphandlingar av kollektivtrafik på vatten.

Huvudregeln i EU:s kollektivtrafikförordning är att avtal ska tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3). I förordningen finns dock ett antal undantag från denna huvudregel. Behöriga myndigheter kan i vissa situationer eller för ett visst trafikslag direkttilldela avtal om allmän trafik och vidta nödåtgärder. Enligt EU:s kollektivtrafikförordning, i den ursprungliga lydelsen, finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjlighet att

- själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),
- direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),
- vidta nödåtgärder (artikel 5.5), och
- direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6).

Genom ändringsförordningen har det tillkommit nya bestämmelser som gäller vid tilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. De nya bestämmelserna gäller behöriga myndigheters möjlighet att

- direkttilldela avtal, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),
- tilldela avtal efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),
- direkttilldela avtal, om det är motiverat av strukturella och geografiska särdrag (artikel 5.4a),
- direkttilldela avtal om trafik på fristående banor (artikel 5.4b), och
- begränsa antalet avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

I 4 a kap. 4 § kollektivtrafiklagen finns en upplysningsbestämmelse om de olika möjligheter att tilldela avtal om allmän trafik som finns i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Paragrafen bör kompletteras med de nya bestämmelser om tilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg som tillkommit genom ändringsförordningen (se följande avsnitt).

Artikel 5.3a – direkttilldelning motiverad av exceptionella omständigheter

Genom artikel 5.3a i förordningen införs en ny möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg. Enligt artikeln får den behöriga myndigheten, när det gäller avtal som tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, besluta att direkttilldela nya avtal för en begränsad tid om myndigheten anser att det är motiverat av exceptionella omständigheter. Sådana exceptionella omständigheter ska, enligt artikeln, omfatta situationer där det redan har inletts konkurrensutsatta anbudsförfaranden och dessa skulle kunna påverka möjligheten att få in nya anbud och kvaliteten på dessa om även de nya

anbudet skulle föregås av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Det kan också avse situationer där tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av kollektivtrafik. Den behöriga myndigheten ska fatta ett beslut som ska vara motiverat och utan onödigt dröjsmål underrätta Europeiska kommissionen. Avtalet ska publiceras och hänsyn ska därvid tas till behovet av skydd av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen. Löptiden för avtalet ska stå i proportion till den exceptionella omständigheten och får inte överstiga 5 år. Slutligen anges att ett efterföljande kontrakt som gäller samma trafikplikt inte får tilldelas på grundval av bestämmelsen.

Möjligheten att direkttilldela avtal vid exceptionella omständigheter får förbjudas i nationell rätt. Det är därför nödvändigt att ta ställning till om denna möjlighet ska vara tillåten i Sverige. Vid det lagstifningsärendet som rörde tillämpningen av tilldelningsbestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning i den ursprungliga lydelsen ansåg flera remissinstanser att det fanns behov av utökade möjligheter för de behöriga myndigheterna att kunna direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg (se prop. 2016/17:28 s. 52 f.). *Svensk Kollektivtrafik* anser att det är mycket angeläget att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha möjlighet att direkttilldela tågtrafik enligt den nu aktuella artikeln i förordningen. Även *Sveriges Kommuner och Regioner* framhåller vikten av att de möjligheter till direkttilldelning som ges i EU-rätten utnyttjas. *Konkurrensverket*, å sin sida, avstyrker förslaget att tillåta direkttilldelning på grund av exceptionella omständigheter enligt artikel 5.3a och anser att både tillämpningen och konsekvenserna behöver utredas ytterligare innan ett sådant steg tas. Konkurrensverket bedömer att ett ställningstagande i frågan bör avvakta till dess att reglerna om direkttilldelning ändå måste ses över på nytt i samband med att den generella regeln om direkttilldelning av avtal om allmän trafik av järnvägstransport i artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning upphör att gälla.

Det kan konstateras att remissinstanserna inte är eniga om direkttilldelning på grund av exceptionella omständigheter ska tillåtas eller inte. En väl fungerande kollektivtrafik är av stort samhällsligt intresse. Det är inte osannolikt att det skulle kunna uppkomma situationer där det på grund av exceptionella omständigheter kan finnas behov av att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg. Regeringen instämmer därför i promemorians bedömning att det saknas anledning att begränsa en sådan möjlighet för de behöriga myndigheterna. Som Konkurrensverket noterar kommer dock regeringen återkomma med ett samlat förslag kring bestämmelserna om direkttilldelning när artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning upphör att gälla i december 2023.

Upphandlingsmyndigheten, som inte har någon invändning mot förslaget att behöriga myndigheter ska ges möjlighet att direkttilldela avtal i nu aktuellt hänseende, lyfter frågan om under vilka förhållanden direkttilldelning kan ske med stöd av artikeln. Regeringen konstaterar att det i dagsläget inte är helt klart hur bestämmelsen ska förstås men noterar att artikel 5.4a anger att den behöriga myndigheten ska utfärda ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta. Det kan därmed förväntas att frågan om vilka omständigheter som kan motivera att direkttilldelning sker med stöd av artikeln kommer att klargöras efter hand.

Upphandlingsmyndigheten anser vidare att mot bakgrund av att ändringsbestämmelserna i 14 kap. LUK är tillämpliga på det ursprungliga avtalet är det oklart hur artikel 5.4a förhåller sig till dessa bestämmelser. I detta avseende gör regeringen bedömningen att både ändringsbestämmelserna i LUK och artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning rör skiftande specifika situationer där ett flertal angivna förutsättningar måste vara uppfyllda för att respektive bestämmelse ska kunna tillämpas. Tillämpningsområdena för de olika bestämmelserna skiljer sig därför åt. Enligt regeringens uppfattning kompletterar ändringsbestämmelserna i LUK och artikel 5.4a om direkttilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg vid exceptionella omständigheter därmed varandra. När det gäller myndighetens fråga om hur den föreskrivna begränsningen av löptiden ska förstås i förhållande till det ursprungliga avtalets löptid, anser regeringen att det avtal som direkttilldelas utgör ett separat avtal i förhållande till det ursprungliga avtalet. Löptiden för det avtal som tilldelas med stöd av artikel 5.4a får alltså inte överstiga 5 år, medan löptiden för det ursprungliga avtalet inte påverkas.

Som anförs ovan anser regeringen att direkttilldelning enligt artikel 5.3a inte bör förbjudas. I likhet med vad som i övrigt gäller vid direkttilldelning som är tillåten enligt kollektivtrafiklagen bör vissa bestämmelser i LUK göras tillämpliga när avtal direkttilldelas enligt den aktuella artikeln. Regeringen återkommer nedan till vilka sådana bestämmelser som bör göras tillämpliga i förevarande fall.

Artikel 5.3b – tilldelning efter förhandsmeddelande

Enligt den nya artikel 5.3b får behöriga myndigheter besluta att använda sig av ett förhandsmeddelande för att offentliggöra sin avsikt att tilldela ett avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg. Förhandsmeddelandet ska innehålla en detaljerad beskrivning av den tjänst som ska omfattas av avtalet, vilken typ av avtal det är fråga om och avtalets löptid. Företag kan därefter inom en tidsperiod om minst 60 dagar anmäla sitt intresse. Om endast ett företag anmäler intresse, får den behöriga myndigheten inleda förhandlingar med det företaget för att tilldela avtalet utan att offentliggöra ett öppet anbudsförfarande. Möjligheten att tilldela avtal med stöd av denna artikel förutsätter dock att avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstruerad avgränsning av upphandlingsparametrarna och att inget rimligt alternativ finns. Vidare ska det utvalda företaget kunna styrka att det kommer att kunna tillhandahålla tjänsten i enlighet med kraven. Bestämmelsen om förhandsmeddelande är direkt tillämplig, och de behöriga myndigheternas möjligheter att använda sig av detta förfarande kan inte förbjudas i nationell lagstiftning.

Det kan här anmärkas att det i artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning finns krav på att behöriga myndigheter ett år innan ett anbuds-förfarande inleds (eller ett avtal direkttilldelas) ska offentliggöra viss information i Europeiska unionens officiella tidning. Detta krav på offentliggörande gäller oaktat vilken tilldelningsmetod som den behöriga myndigheten kommer att använda sig av. Även vid användningen av ett sådant förhandsmeddelande som avses i artikel 5.3b ska alltså den information som framgår av artikel 7.2 dessförinnan ha publicerats. Som

Trafikverket påpekar är det förfarande som beskrivs i artikel 5.3b något som den behöriga myndigheten kan välja att tillämpa inom ramen för den konkurrensutsättning som ska ske enligt artikel 5.3. I den händelse fler än ett företag anmäler intresse efter ett förhandsmeddelande eller om övriga villkor i artikel 5.3b inte är uppfyllda, kan en tilldelning enligt denna artikel inte ske. En annons för att inhämta anbud genom konkurrensutsättning enligt artikel 5.3 behöver då publiceras. Regeringen ser dock, till skillnad från Trafikverket, inte något behov av att förtydliga 4a kap. 6 § kollektivtrafiklagen i detta avseende. Regeringen återkommer nedan till vilka bestämmelser i LUK som bör gälla när artikel 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas.

När artikel 5.3a eller 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas ska vissa bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner gälla

Vid sådana direkttilldelningar enligt EU:s kollektivtrafikförordning som hittills tillåtits i Sverige ska enligt 4 a kap. 10 och 11 §§ kollektivtrafiklagen vissa bestämmelser i LUK tillämpas. Även vid direkttilldelningar enligt artikel 5.3a (exceptionella omständigheter) bör kompletterande bestämmelser införas. I promemorian föreslås att bestämmelserna i LUK om dokumentation (10 kap. 14 §), överprövning och skadestånd (16 kap. 4–21 §§) samt upphandlingsskadeavgift (17 kap.) ska göras tillämpliga när avtal tilldelas med stöd av artikel 5.3a i EU:s kollektivtrafikförordning, liksom bestämmelserna om beaktande av miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn i 4 kap. 3 § LUK. Ingen remissinstans har haft synpunkter på att dessa bestämmelser görs tillämpliga. Trafikverket påpekar att bestämmelserna i 14 kap. LUK om ändringar av en koncession gjorts tillämpliga på avtal som tilldelats efter ett konkurrensutsatt förfarande och anser att det bör övervägas om dessa bestämmelser kan göras tillämpliga även för avtal som direkttilldelats. Regeringen konstaterar att det saknas möjlighet att i detta lagstiftningsärende göra de aktuella bestämmelserna tillämpliga. Om, och i vilken utsträckning, det är möjligt att ändra ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats, får avgöras med vägledning från den praxis från EU-domstolen som finns på området.

Artikel 5.3b (tilldelning efter ett förhandsmeddelande) innehåller vissa bestämmelser om annonsens innehåll och en minimigräns i fråga om vilken tidsfrist som ska tillämpas. Artikeln innehåller vidare ett antal villkor som ska vara uppfyllda för att förhandlingar ska få inledas utan att ett öppet anbuds förfarande offentliggörs. Artikel 5.3b är direkt tillämplig och i den utsträckning villkoren är uppfyllda kommer flertalet bestämmelser i LUK inte att aktualiseras när en behörig myndighet tilldelar ett avtal med stöd av artikeln. I likhet med vad som gäller vid direkttilldelningar bör dock de ovan nämnda bestämmelserna i LUK göras tillämpliga vid tilldelningar enligt artikel 5.3b.

Mot bakgrund av det som nu anförts föreslås 4 a kap. 11 § kollektivtrafiklagen ändras, så att de där angivna bestämmelserna i LUK ska tillämpas även vid tilldelningar enligt artiklarna 5.3a och 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning.

På samma sätt som är fallet vid direkttilldelningar till ett internt företag (artikel 5.2) och vid nödåtgärder (artikel 5.5) bör, om tilldelningar enligt artiklarna 5.3a och 5.3b överprövas, vissa bestämmelser i 16 kap. LUK ges

en anpassad innebörd. Vid tillämpningen av bestämmelserna om överprövning av en upphandling, överprövning av ett avtals giltighet och skadestånd i LUK bör alltså hänvisningar till överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artiklarna 5.3a och 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning.

Artikel 5.4 a – direkttilldelning av skäl hänförliga till strukturella och geografiska särdrag hos marknaden och nätet

Den nya artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning innebär en möjlighet för behöriga myndigheter att, om vissa villkor med avseende på järnvägsmarknadens eller järnvägsnätets art och struktur är uppfyllda, direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om ett sådant avtal skulle leda till att tjänstens kvalitet eller kostnadseffektivitet förbättras.

En direkttilldelning enligt artikel 5.4a kräver att denna är motiverad av relevanta strukturella och geografiska särdrag hos marknaden och nätet i fråga, i synnerhet i fråga om storlek, efterfrågesituation, nätets komplexitet och tekniska och geografiska isolering samt de tjänster som avtalet omfattar. Enligt en särskild bestämmelse anses dessa kriterier uppfylla för medlemsstater där den årliga marknadsvolymen är mindre än 23 miljoner tågkilometer och som endast har en behörig myndighet på nationell nivå och ett avtal om allmän trafik som omfattar hela nätet. Mot bakgrund bl.a. av detta är det tveksamt om artikeln är möjlig att använda för Sveriges del. Ett ytterligare krav för att direkttilldelning ska få ske är att avtalet ska leda till förbättrad kvalitet eller förbättrad kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet. Om den behöriga myndigheten har för avsikt att utnyttja möjligheten i artikel 5.4a att direkttilldela ett avtal, ska den offentliggöra ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta inom en månad från offentliggörandet. Av artikel 5.7 framgår vidare att det ska finnas möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut enligt artikel 5.4a och att resultatet av en sådan bedömning offentliggörs. Artikel 5.4a innehåller därutöver vissa särskilda krav på innehållet i det avtal som tilldelas med stöd av bestämmelsen.

Medlemsstaterna har rätt att förbjuda behöriga myndigheter att direkttilldela avtal enligt artikel 5.4a. Det är därför nödvändigt att ta ställning till om sådan direkttilldelning som avses i artikeln ska tillåtas eller inte. Inledningsvis kan det konstateras att kollektivtrafiklagen redan i dag ger Trafikverket möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Även regionala kollektivtrafikmyndigheter har en sådan möjlighet, om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro (se 4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen). Möjligheten i artikel 5.4a att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg synes innebära ett mer komplicerat och osäkert sätt att direkttilldela sådana avtal än det som erbjuds genom den befintliga regleringen i 4 a kap. 7 första stycket kollektivtrafiklagen. Till skillnad från *Sveriges Kommuner och Regioner* anser regeringen därför att det saknas skäl att tillåta direkttilldelning enligt artikel 5.4a i EU:s

kollektivtrafikförordning. En bestämmelse om att direkttilldelning enligt nämnda artikel inte är tillåten bör därför föras in i kollektivtrafiklagen.

Artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning, som reglerar möjligheten att direkttilldela avtal som rör järnvägstransporter, kommer att upphöra att gälla den 25 december 2023. Som *SJAB* påpekar innebär detta att bestämmelsen i 4 a kap. 7 § kollektivtrafiklagen till dess kommer att behöva ändras och att nya överväganden då behöver göras i fråga om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg. Detta bör dock anstå i avvaktan på en utvärdering av tillämpningen av de befintliga möjligheterna att direkttilldela sådana avtal.

Artikel 5.4b – direkttilldelning som avser trafik på fristående banor

Artikel 5.4b innebär en möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg när avtalet endast avser drift av persontrafik på järnväg som tillhandahålls av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, om järnvägsinfrastrukturen är undantagen från tillämpningen av vissa bestämmelser i SERA-direktivet. Den infrastruktur som avses är – såvitt nu är av relevans – lokala och regionala fristående järnvägsnät eller järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.

Medlemsstaterna har rätt att förbjuda behöriga myndigheter att direkttilldela avtal enligt artikel 5.4b. Det är därför nödvändigt att ta ställning till om artikeln ska tillåtas eller inte i Sverige. I Sverige finns för närvarande endast två fristående banor för kollektivtrafik som skulle kunna omfattas av undantaget. Det är Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm. Trafiken vid banorna drivs av företag som trafikförvaltningen vid Region Stockholm (den regionala kollektivtrafikmyndigheten) upphandlar. Trafikförvaltningen planerar, beställer och följer upp trafiken samt underhåller och förnyar infrastrukturen. De upphandlade trafikentreprenörerna svarar för detaljplanering och drift av trafiken. I promemorian konstateras att det därför inte finns behov av regler om direkttilldelning. Det föreslås att det förs in en bestämmelse i kollektivtrafiklagen om att direkttilldelning enligt artikeln inte ska vara tillåten. Regeringen konstaterar att trafiken på de aktuella banorna upphandlas i konkurrens sedan början av 1990-talet och ser därför inga skäl för att på dessa banor införa längre gående möjligheter att direkttilldela än vad som gäller för övriga järnvägsnät. För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna innebär nu framlagda förslag att de får möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg när direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter, vilket medför en ökad flexibilitet för myndigheterna när det t.ex. gäller att i sådana situationer avhjälpa brister i trafiken. Regeringen delar därför promemorians bedömning att det saknas behov av att tillåta direkttilldelning enligt artikel 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning och att det bör föras in en bestämmelse i kollektivtrafiklagen som klargör att sådan direkttilldelning inte är tillåten.

Mot bakgrund av att det föreslås att direkttilldelning enligt artikel 5.4a och 5.4b inte ska vara möjlig saknas det skäl att utse ett sådant oberoende organ som avses i artikel 5.7 och som på begäran ska göra en bedömning

av den behöriga myndighetens motiverade beslut att direkttilldela enligt artikel 5.4a och 5.4b.

21.4 Bestämmelserna om upphandling av kollektivtrafik behöver inte ändras i övrigt

Regeringens bedömning: Det saknas skäl att i övrigt ändra bestämmelserna i kollektivtrafiklagen om upphandling av kollektivtrafik med anledning av ändringarna i EU:s kollektivtrafikförordning om tilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens bedömning

Artikel 5.2 – direkttilldelning till ett internt företag

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning får behöriga lokala myndigheter – om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning och om vissa villkor är uppfyllda – besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller genom direkttilldelning uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar (internt företag) att göra detta (artikel 5.2). Flera myndigheter kan gå samman och själva utföra trafiken eller direkttilldela avtal till ett internt företag, som åtminstone en av de behöriga lokala myndigheterna kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. Genom ändringsförordningen har det, i fråga om kollektivtrafik på järnväg, tillkommit en bestämmelse om att en grupp av behöriga myndigheter endast får vara sammansatt av lokala behöriga myndigheter och att kollektivtrafiken eller avtalet om allmän trafik endast får omfatta transportbehoven för tätorter eller landsbygdsområden.

Direkttilldelning enligt artikel 5.2 kan förbjudas i nationell rätt. Regeringen har dock tidigare gjort bedömningen att en sådan möjlighet inte bör förbjudas (se prop. 2016/17:28 s. 52 f.). Vad som anges i artikel 5.2 är direkt tillämpligt. Enligt 4 a kap. 11 § kollektivtrafiklagen ska vissa bestämmelser i LUK gälla vid direkttilldelning enligt artikel 5.2. Det tillägg som har gjorts i artikel 5.2 genom ändringsförordningen medför inte något behov av ändring i svensk rätt.

Artikel 5.4 – direkttilldelning upp till tröskelvärden

I artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning finns särskilda tröskelvärden, under vilka medlemsstaterna kan tillåta att direkttilldelning av avtal om allmän trafik får ske. Artikeln angav tidigare att direkttilldelning kan tillåtas om det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än 1 000 000 euro eller om det gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 km om året. Genom ändringsförordningen har artikeln kompletterats med särskilda tröskelvärden i fråga om avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Genom kompletteringen får avtal som inbegriper sådan trafik direkttilldelas om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas till mindre

än 7 500 000 euro eller om avtalet avser ett årligt tillhandahållande av mindre än 500 000 kilometer kollektivtrafik. Liksom tidigare kan medlemsstaterna förbjuda direkttilldelning enligt artikel 5.4 eller sänka de tröskelvärden som anges i artikeln (se prop. 2016/17:28 s. 57).

I 4 a kap. 7 § kollektivtrafiklagen finns bestämmelser om under vilka gränsvärden vissa avtal får direkttilldelas. Enligt andra stycket i paragrafen är direkttilldelning enligt artikel 5.4 tillåten endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten (för överväganden i denna del hänvisas till prop. 2016/17:28 s. 55–59). Direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg regleras i paragrafens första stycke. För regionala kollektivtrafikmyndigheter är direkttilldelning av sådana avtal tillåten om det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till högst 7 500 000 euro. Möjligheten i 4 a kap. 7 § första stycket att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg baseras på det generella undantaget i artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning. Beloppsgränsen om 7 500 000 euro sattes med beaktande av att det genom ändringsförordningen skulle införas ett sådant tröskelvärde för direkttilldelning av kollektivtrafik på järnväg i EU:s kollektivtrafikförordning (se prop. 2016/17:28 s. 60). Trafikverket får dock direkttilldela sådana avtal, oavsett belopp.

Artikel 5.4 anger att direkttilldelning upp till gränsvärdet om 7 500 000 euro är tillåten om avtalet inbegriper kollektivtrafik på järnväg, dvs. avtalet behöver inte enbart gälla kollektivtrafik på järnväg. I skäl 23 i ändringsförordningen anges att de högre tröskelvärdena i blandade avtal bör användas för de avtal där järnvägstrafiken står för mer än 50 procent av värdet av trafiken i fråga. Som nyss nämnts har regionala kollektivtrafikmyndigheter möjlighet att direkttilldela avtal som gäller kollektivtrafik på järnväg upp till gränsvärdet om 7 500 000 euro. Förekomsten av blandad upphandling på kollektivtrafikområdet är begränsad. Det saknas därför skäl att låta gränsvärdet avse blandad trafik. Trafikverkets möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg bör vidare alltså vara obegränsad och måste därmed grundas på artikel 5.6. Regleringen i 4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen bör därför i nuläget kvarstå oförändrad.

Som nämns ovan kommer möjligheten att direkttilldela avtal med stöd av artikel 5.6 att upphöra den 25 december 2023. De ändringar i kollektivtrafiklagen i fråga om möjligheterna att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg som till dess måste ske bör anstå i avvaktan på en utvärdering av tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna.

Artikel 5.6a – begränsa antalet avtal till ett järnvägsföretag

Genom ändringsförordningen införs en ny artikel, artikel 5.6a, som anger att behöriga myndigheter – för att öka konkurrensen mellan järnvägsföretag – får besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som omfattar delar av samma nät eller en grupp av sträckor ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna, innan de inleder det konkurrensutsatta anbudsförfarandet, besluta att begränsa antalet avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag.

Artikel 5 är direkt tillämplig och kräver inte några kompletterande bestämmelser i svensk rätt.

Övrigt

Ändringsförordningen innebär vidare att artikel 5.3 ändras i redaktionellt hänseende och att det görs ett par mindre justeringar av ordalydelsen i artikel 5.5. Ändringarna föranleder inget behov av ändringar i svensk rätt.

21.5 Specifikation av allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik

Regeringens förslag: I syfte att klargöra att bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om specifikation för allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik inte innebär några nya krav på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska det i kollektivtrafiklagen upplysas om att lagens

- trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning, och
- beslut om allmän trafikplikt är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Upphandlingsmyndigheten* anser att de föreslagna upplysningsbestämmelserna kan minska den otydlighet som kan uppstå när olika begrepp används i EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen. *Branschföreningen Tågoperatörerna (numera Almega Tåg företagen)* anser att de föreslagna förtydligandena behövs.

Skälen för regeringens förslag

Nya bestämmelser om specifikation för allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik i EU:s kollektivtrafikförordning

Genom artikel 2a i ändringsförordningen, som är ny, ska en behörig myndighet fastställa specifikationerna för allmän trafikplikt och tillämpningsområdet för den trafikplikten. Specifikationerna ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokumentet för kollektivtrafik i medlemsstaten.

Kollektivtrafiklagens bestämmelser om trafikförsörjningsprogram och beslut om allmän trafikplikt

Enligt 2 kap. 8 § kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. I 2 kap. 9 och 10 §§ kollektivtrafiklagen finns bestämmelser om samråd och om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram. Enligt 3 kap. 1 § kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet. Avtal om allmän trafik som myndigheten sedan ingår ska enligt 3 kap. 3 § samma lag grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt.

I propositionen Ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200) beskrivs processen för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas åtgärder för att säkerställa kollektivtrafikförsörjningen. Av redogörelsen framgår att processen syftar till att åstadkomma förutsebarhet, insyn och genomlysbarhet i fråga om myndigheternas agerande på området. Trafikförsörjningsprogrammet är det första steget i denna process och alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur detta program. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska bl.a. innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen och en redovisning av alla former av regional kollektivtrafik i länet, både i fråga om sådan trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och sådan som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Trafikförsörjningsprogrammet utgör alltså ett dokument för långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken och anger omfattningen av det offentliga åtagandet vad gäller kollektivtrafikförsörjningen. Beslut om allmän trafikplikt är det andra steget. Att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska fatta ett särskilt beslut om allmän trafikplikt innebär att myndigheten ges ett strategiskt ansvar över kollektivtrafiken, även om befogenheten att ingå avtal överlämnas till bolag. Den trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutar om och sedan tillhandahåller bör ha sin grund i trafikförsörjningsprogrammet. Genom beslutet slår myndigheten fast vilka krav, t.ex. på kvalitet, omfattning eller prisättning, som ska uppfyllas i fråga om viss trafik. Det är inte nödvändigt att ett beslut om allmän trafikplikt omfattar all trafik som myndigheten enligt trafikförsörjningsprogrammet avser att själv tillhandahålla eller upphandla. Trafikplikterna kan t.ex. beslutas successivt eller som ett komplement till tidigare fattade beslut. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska bestämma omfattningen av den trafik som blir föremål för ett beslut om allmän trafikplikt. Ingående av avtal är det tredje steget. Baserat på de allmänna trafikplikter som myndigheten har beslutat om kan avtal om utförandet av trafiken tecknas med kollektivtrafikföretag alternativt tillhandahållas i egen regi. Slutligen ska, som ett fjärde steg, en samlad rapport om den allmänna trafikplikten offentliggöras (prop. 2009/10:200 s. 44–49, 68–70 och 118).

Policydokument för kollektivtrafik

Som nämns ovan står det i artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning att specifikationerna för allmän trafikplikt ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna. Policydokumentet är alltså ett dokument som ska ange vilka mål kollektivtrafiken ska uppnå. I kommissionens förslag till ändringsförordning stod bl.a. att de behöriga myndigheterna i dokumentet skulle ange målen och medlen för kollektivtrafikpolitiken, att det skulle ha ett visst innehåll och att det skulle antas efter samråd med vissa utpekade aktörer. I den antagna förordningen anges i stället att innehållet i och formatet för policydokument för kollektivtrafik och förfaranden för samråd med berörda parter ska fastställas i nationell rätt.

Av redogörelsen ovan om innehållet i kollektivtrafiklagen framgår att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska fastställa målen för den

regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram och att detta ska upprättas efter samråd med ett antal aktörer. Det finns också bestämmelser om innehållet i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Det som i kollektivtrafiklagen benämns trafikförsörjningsprogram får anses utgöra ett sådant policydokument för kollektivtrafik som avses i artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning. Vad som anges i förordningen om ett sådant dokument innebär alltså inte något krav på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att upprätta ytterligare dokumentation. Något behov av att komplettera kollektivtrafiklagen i detta avseende finns därför inte. Uttrycket trafikförsörjningsprogram är också väl inarbetat och språkligt enklare att använda och förstå. Det bör därför behållas i svensk lagstiftning. För att förtydliga att ett regionalt trafikförsörjningsprogram utgör ett policydokument för kollektivtrafik bör dock, som föreslås i promemorian, en upplysningsbestämmelse om detta föras in i kollektivtrafiklagen.

Specifikationer för allmän trafikplikt

När det gäller specifikationer för allmän trafikplikt framgår av artikel 2a – utöver att dessa ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokumenten – att de behöriga myndigheterna vid tillhandahållande av kollektivtrafik ska fastställa sådana specifikationer och tillämpningsområdet för trafikplikten. Myndigheten har därvid möjlighet att sammanföra kostnadstäckande tjänster med icke-kostnadstäckande tjänster. Vidare framgår att den behöriga myndigheten vid fastställandet av specifikationerna och deras tillämpningsområde ska iakttta proportionalitetsprincipen. Slutligen anges i artikel 2a.2 att specifikationerna och ersättningen för den allmänna trafikplikten ska medföra att målen med politiken på kollektivtrafikområdet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt och att tillhandahållandet av kollektivtrafiken understöds ekonomiskt i enlighet med de politiska kraven på lång sikt.

I 3 kap. 1 § kollektivtrafiklagen anges att den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. Vidare framgår att det – efter överenskommelse mellan berörda kollektivtrafikmyndigheter – finns möjlighet att fatta beslut om allmän trafikplikt över länsgränserna och att beslut enligt paragrafen endast får avse regional kollektivtrafik. Fastställandet av det som i EU:s kollektivtrafikförordning benämns som specifikationer och tillämpningsområdet för trafikplikten sker för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas del när dessa beslutar om allmän trafikplikt enligt 3 kap. 1 § kollektivtrafiklagen. Att EU:s kollektivtrafikförordning nu anger att sådant fastställande ska ske innebär alltså inte något krav på att ytterligare beslut ska fattas än vad som redan anges i lagen. När det gäller terminologin kan det konstateras att olika uttryck används i kollektivtrafiklagen och i EU:s kollektivtrafikförordning. I likhet med resonemanget ovan finner regeringen dock att uttrycket fatta beslut om allmän trafikplikt bättre överensstämmer med svensk författningstradition än uttrycket fastställa specifikationer för allmän trafikplikt och att det förstnämnda uttrycket därför bör behållas i lagen. Det kan vidare konstateras att 3 kap 1 § kollektivtrafiklagen reglerar de regionala kollektivtrafikmyndigheternas

befogenheter i fråga om beslut om allmän trafikplikt. Det är alltså inte fråga om någon dubbelreglering i förhållande till EU:s kollektivtrafikförordning, varför någon ändring av bestämmelsen inte heller behövs av det skälet.

I övrigt kan det framhållas att regleringen av specifikationer om allmän trafikplikt i EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig. Det som i förordningen anges om syftet med specifikationerna för allmän trafikplikt och vad som ska beaktas när dessa fastställs, ska därför iakttas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när de fattar beslut om allmän trafikplikt och ingår avtal om utförande av trafiken. En tillämpning av proportionalitetsprincipen innebär i detta sammanhang att specifikationerna och den allmänna trafikplikten inte får medföra att man från myndighetens sida går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen för kollektivtrafikförsörjningen. Som föreslås i promemorian bör det dock i kollektivtrafiklagen införas en upplysningsbestämmelse om att ett beslut om allmän trafikplikt är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

21.6 Övriga ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning föranleder inga ändringar i kollektivtrafiklagen

Regeringens bedömning: De nya eller ändrade bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om gränsöverskridande trafik, innehåll i avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser, tillgång till rullande materiel på järnväg och om offentliggörande föranleder inga ändringar i kollektivtrafiklagen.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* ser ett behov av att innehållet i de årliga rapporterna förtydligas och utvecklas så att informationen blir användbar i ett bredare perspektiv och att Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om detta.

Skälen för regeringens bedömning

Gränsöverskridande trafik

I artikel 1 i EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om syftet med och tillämpningsområdet för förordningen. Enligt artikel 1.2 är förordningen tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg, med undantag för trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller turistvärde. Medlemsstaterna får även tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten om det inte påverkar tillämpningen av den s.k. cabotageförordningen. Sverige har gjort EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på kollektivtrafik på vatten.

Genom ändringsförordningen införs ett nytt stycke i artikel 1.2. Bestämmelsen anger att den allmänna trafikplikten kan omfatta kollektivtrafik på gränsöverskridande nivå, inbegripet sådan som tillgodoser lokala och

regionala transportbehov, efter överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vars territorium tjänsterna tillhandahålls. Ändringarna i artikel 1.2 får anses vara ett förtydligande av vad som redan tidigare gällt.

I 3 kap. 3 a § kollektivtrafiklagen ges regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, rätt att lämna ersättning för kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land, om trafiken omfattas av en allmän trafikplikt. Trafiken ska tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande. Denna bestämmelse bedöms fortsatt behövas för att ange vilka befogenheter en regional kollektivtrafikmyndighet har. Ändringen i artikel 1.2 i EU:s kollektivtrafikförordning medför därmed inte något behov av att ändra i kollektivtrafiklagen.

Innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

I artikel 4 i EU:s kollektivtrafikförordning anges vad avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser ska innehålla. Artikeln innehåller även bestämmelser om sociala och arbetsrättsliga frågor, innehållet i anbudshandlingar och vilken information som ska tillhandahållas vid en upphandling. Genom ändringsförordningen har artikeln justerats och tre nya punkter införts (punkterna 4a, 4b och 8).

I artikel 4.4a och 4.4b finns hänvisningar till dels kollektivtrafikföretagens skyldigheter att iaktta tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter enligt unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal, dels en hänvisning till att direktiv 2001/23/EG om skydd för arbetstagares rättigheter (det s.k. överlåtelsedirektivet) ska vara tillämpligt på byte av kollektivtrafikföretag om bytet innebär en överlåtelse i direktivets mening. Bestämmelserna får ses som upplysningar och förtydliganden om vad som redan gäller. I likhet med promemorian gör regeringen bedömningen att de inte medför något behov av författningsändringar.

I artikel 4.6 finns vissa bestämmelser om vad som ska anges i anbudshandlingarna och avtalet om allmän trafik. Artikeln har kompletterats så att anbudshandlingarna och avtalet även ska innehålla sociala normer samt sociala och kvalitetsmässiga kriterier om den behöriga myndigheten kräver detta. Ändringen får anses förtydliga vad som redan gäller och medför inte heller något behov av kompletterande nationella bestämmelser.

Artikel 4.8 innehåller krav på att de behöriga myndigheterna vid ett anbudsförfarande ska göra information med anknytning till trafiken och infrastrukturen tillgänglig för berörda parter. Artikeln anger även att avtalet om allmän trafik ska innehålla vissa skyldigheter för den operatör som utför trafiken (kollektivtrafikföretaget) att lämna information till den behöriga myndigheten och att den som förvaltar järnvägsinfrastrukturen (infrastrukturförvaltaren) ska tillhandahålla information om infrastrukturen. Artikeln får anses avse avtal och anbudsförfanden som rör alla trafikslag som omfattas av förordningen. När det gäller infrastrukturspecifikationerna så anges det dock endast att det är förvaltare av järnvägsinfrastruktur som ska stödja de behöriga myndigheterna genom

att tillhandahålla myndigheterna sådana specifikationer. Artikel 4.8 är direkt tillämplig och ska alltså beaktas av de behöriga myndigheterna.

Av artikel 4.8 framgår även att bristande efterlevnad av bestämmelserna ska omfattas av den rättsliga prövning som föreskrivs i artikel 5.7. Regeringen gör, på samma sätt som i promemorian, bedömningen att den rättsliga prövningen endast bör kunna omfatta den behöriga myndighetens efterlevnad av artikel 4.8. Den information som myndigheten ska tillgängliggöra enligt artikeln är sådana uppgifter som myndigheten ska tillhandahålla inför en upphandling enligt artikel 5.3. Bristande efterlevnad av den skyldigheten får därmed anses ingå i den prövning som domstolen ska göra vid en överprövning där 16 kap. LUK tillämpas enligt 4 a kap. 6 § kollektivtrafiklagen.

Tillgång till rullande materiel på järnväg

Genom ändringsförordningen införs en ny artikel, artikel 5a, om rullande materiel på järnväg. Artikeln anger att de behöriga myndigheterna, när de förbereder ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, ska bedöma huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Den behöriga myndigheten ska i utvärderingen ta hänsyn till vilka möjligheter som finns att leasa fordon på den relevanta marknaden. Utvärderingsrapporten ska offentliggöras.

Den behöriga myndigheten får besluta att, i enlighet med nationell rätt och i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd, vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Exempel på sådana åtgärder kan omfatta att

- den behöriga myndigheten själv anskaffar den rullande materielen,
- myndigheten ställer en garanti för finansieringen av den rullande materielen,
- myndigheten åtar sig att överta den rullande materielen vid utgången av avtalet, eller
- flera behöriga myndigheter samarbetar i syfte att skapa en gemensam fordonspark.

Om den rullande materiel som använts för ett avtal ska göras tillgänglig för ett nytt kollektivtrafikföretag, ska den behöriga myndigheten i upphandlingsdokumenten inkludera all tillgänglig information om kostnaden för underhåll av den rullande materielen och om dess fysiska skick.

Artikel 5a är direkt tillämplig och kräver inga kompletterande bestämmelser eller ändringar i svensk rätt.

Offentliggörande

Artikel 7 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om offentliggörande av viss information. Enligt artikel 7.1 ska de behöriga myndigheterna en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt område (årsrapporten). Artikeln räknar också upp ett antal uppgifter som rapporten ska innehålla. Genom ändringsförordningen utökas kraven på årsrapportens innehåll något. Med anledning av *Trafikanalys* synpunkt kan det framhållas att nya bestämmelser som syftar till att säkerställa bättre statistik om offentlig upphandling kommer att börja gälla den 1 juli 2020 (se prop. 2018/19:142,

bet. 2019/20:FiU16, rskr. 2019/20:18). Även upphandlingar i fråga om kollektivtrafik kommer att omfattas av de nya bestämmelserna. Någon ytterligare reglering i syfte att skapa förutsättningar för bättre statistik på området förefaller därför inte nödvändig.

I artikel 7.2 finns krav på att en behörig myndighet, senast ett år innan ett anbudsförfarande inleds eller ett avtal direkttilldelas, i Europeiska unionens officiella tidning ska avisera sin avsikt att ingå avtal. Enligt artikeln ska myndigheten vid ett sådant offentliggörande bl.a. ange planerad tilldelningsmetod och de tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet, dvs. sådana element som ingår i den allmänna trafikplikten. Informationen behöver dock inte offentliggöras i fråga om avtal som rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år eller när det är fråga om en nödgård. Genom ändringsförordningen utökas kraven vad gäller den information som ska publiceras till att även avse uppgifter om den planerade startdagen för avtalet och avtalets löptid. Ändringen föranleder inget behov av ändring i svensk rätt.

I artikel 7.3 finns vidare krav på att den behöriga myndigheten ska offentliggöra vissa uppgifter om ett avtal som avser järnvägstransporter direkttilldelats med stöd av artikel 5.6.

Europeiska kommissionen har tagit fram standardformulär som kan användas vid den publicering som krävs enligt artikel 7.2 och 7.3 i EU:s kollektivtrafikförordning. De ovan nämnda bestämmelserna om bättre statistik om offentlig upphandling innebär bl.a. att offentliggörande enligt artikel 7.2 och 7.3, vid sidan av vad som föreskrivs i nämnda artiklar, ska annonseras i en registrerad annonsdatabas enligt lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik.

21.7 Kraftträdande- och övergångsbestämmelser

<p>Regeringens förslag: Ändringarna i kollektivtrafiklagen ska träda i kraft den 1 februari 2022. Det saknas behov av övergångsbestämmelser.</p>

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i frågan.

Skälen för regeringens förslag: EU:s kollektivtrafikförordning trädde i kraft den 3 december 2009. Artikel 8 i förordningen innehåller bestämmelser om en övergångsperiod. Av artikel 8.2 framgår att avtal om allmän trafik på järnväg ska tilldelas i enlighet med artikel 5 i förordningen från och den 3 december 2019. Ändringsförordningen innebär ingen ändring i detta avseende.

I 4 a kap. kollektivtrafiklagen finns bestämmelser som kompletterar tilldelningsbestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Ändringsförordningen innebär att artikel 5 har ändrats på flera punkter. EU:s kollektivtrafikförordning har även ändrats när det gäller vissa andra artiklar, som är direkt tillämpliga. De föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen bör träda i kraft så snart som möjligt, dvs. samtidigt med övriga författningar i denna lagrådsremiss den 1 februari 2022. Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

22 Följdändringar i andra lagar

Fjärde järnvägspaketet innebär att en mängd ändringar i andra lagar behöver göras. Det handlar framför allt om att hänvisning bör ske till lagrum i de nya lagarna (järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen, lagen om nationella järnvägssystem) i stället för till lagrum i järnvägslagen (2004:519). Närmare beskrivning av ändringarna återfinns i författningskommentaren.

23 Konsekvenser

23.1 Icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande och möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg

Regeringens bedömning: De nya kraven på infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag för att säkerställa icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande får endast marginella konsekvenser på de svenska järnvägstransportmarknaderna. Den föreslagna begränsat utvidgade rätten för regionala kollektivtrafikmyndigheterna att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg får också marginell påverkan på marknaden för persontransporter på järnväg.

Promemorians bedömning: Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket* anser att konsekvenserna av förslaget i fråga om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg bör utredas ytterligare innan det införs.

Skälen för regeringens bedömning: Genom den föreslagna lagstiftningen kommer Sverige och den svenska järnvägssektorn att bidra till uppfyllandet av fjärde järnvägspaketets två huvudsyften, nämligen att

- stimulera utvecklingen av tjänsteutbudet på järnvägens persontransportmarknader i Europa genom att öppna tillträdet till dess nationella persontransportmarknader inom EU, och

- på sikt uppnå en sänkt prisnivå på järnvägsmateriel genom att ge bättre förutsättningar för utnyttjande av skalfördelar inom järnvägsmaterielsindustrin.

I Sverige har marknaden för nationella transporter på järnväg varit öppen sedan 2010. Införlivandet av fjärde järnvägspaketets s.k. marknadspelare får därför inte några omedelbara konsekvenser för tågtransporterna i, till och från Sverige. Indirekt och på sikt kan däremot öppnandet av de nationella marknaderna för persontransporter på järnväg

inom EU få sådana konsekvenser. Det förutsätter dock att konkurrensen på övriga medlemsstaters nationella marknader för persontransporter på järnväg utvecklas positivt och stimulerar till ökade investeringar i järnvägssektorn.

Förslaget innebär vidare att infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag ska uppfylla nya krav för att icke-diskriminerande behandling av järnvägsföretag och andra sökande ska säkerställas. De kommer därför att behöva inrätta och tillämpa ett fåtal nya administrativa rutiner och kontroller, som marginellt ökar deras kostnader. Kraven ifråga minskar risken för att järnvägsföretag och andra sökande blir diskriminerade i samband med att de nyttjar sin rätt att använda infrastrukturen för tågtransporter. I järnvägslagen (2004:519) har tillsynsmyndigheten möjlighet att ställa motsvarande krav i samband med att den beviljar undantag från förbudet för en och samma aktör att bedriva både järnvägstrafik- och infrastrukturverksamhet. De nya kraven torde därför inte få mer än marginella konsekvenser på de svenska järnvägstransportmarknaderna.

För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna innebär förslaget att de får möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg när direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter. De får också rätt att under vissa villkor direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg efter förhandsmeddelande. Möjligheten för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik ökar därmed något. Mot bakgrund av att möjligheten att direkttilldela avtal enligt de aktuella bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning är relativt begränsad, bedöms förslaget enbart få marginell påverkan på marknaden. De föreslagna ändringarna i lagen om kollektivtrafik (2010:1065) innebär i övrigt främst att behöriga myndigheter förbjuds att utnyttja vissa av de nya möjligheterna i EU:s kollektivtrafikförordning att direkttilldela sådana avtal. Förslagen i denna del innebär ingen förändring jämfört med i dag.

23.2 EG-kontroll, godkännande av järnvägsmateriel, säkerhetsrelaterade tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt driftskompatibilitetskrav

Regeringens bedömning: På kort sikt kommer de sammanlagda ledtiderna och kostnaderna för oberoende bedömningsorgans EG-kontroll och för behörig myndighets godkännande av järnvägsmateriel att öka något. Vid godkännande av fordonstyper och järnvägsfordon med geografiska användningsområden i flera medlemsstater kommer ledtiderna och kostnaderna att i stort sett vara jämförbara med dagens eller minska något. På sikt ger förslaget förutsättningar för tillverkarna av järnvägsfordon att mer effektivt utnyttja skalfördelar i produktionen, vilket kan bidra till sänkta priser för nya järnvägsfordon. Ledtider och kostnader för behörig myndighets handläggning av beslut om utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg kommer på sikt att minska

för järnvägsföretag som bedriver verksamhet i flera medlemsstater. Motsvarande ledtider och kostnader kommer för övriga järnvägsföretag att bli oförändrade jämfört med i dag. Förslagen om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare får inte heller några väsentliga konsekvenser.

Eventuella kostnadsökningar för myndigheter bedöms kunna tas inom ram.

Förslaget innebär att möjligheten för behörig myndighet att i enskilda fall bevilja undantag från krav i TSD minskar marginellt för förvaltare av järnvägsinfrastruktur som inte ingår i TEN-T. Det bedöms dock inte medföra några totalt sett större kostnadsökningar för utveckling och vidmakthållande av svenska järnvägsnät.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer delvis med promemorians. I promemorian tydliggjordes inte konsekvenserna av den marginellt minskade möjligheten för behörig myndighet att i enskilda fall bevilja undantag från TSD.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser, med instämmande av *Branschföreningen Tågoperatörerna* (numera *Almega Tågföretagen*) och *Transportstyrelsen*, att det finns ett nationellt ansvar att säkerställa att harmoniserat godkännande och nationella regler föreligger endast där det finns ett behov. Verket menar att en ordning som innebär att anläggningar som helt eller delvis inte omfattas av krav i TSD ska omfattas av nya notifierade nationella regler som ligger till grund för EG-kontroll av utsett organ, t.ex. signalställverk, riskerar att öka kostnader och ledtider för EG-kontrollen väsentligt mer än vad som antas i promemorian och utan att medföra någon egentlig nytta. *Trafikanalys* bedömer, liksom *Inlandsbanan AB*, *Transportföretagen* och *Juridiska fakulteten vid Stockholms universitet*, att det finns risk för att det delade ansvaret mellan tillsynsmyndigheten och ERA kommer att innebära ökade kostnader för företagen i samband med godkännanden av fordon och ansökan om tillstånd. Transportföretagen menar också att betydande kostnader kan komma att uppstå som en följd av förslaget att ta bort undantaget från att tillämpa TSD på de delar av det svenska järnvägsnätet som inte ingår i TEN-T.

Skälen för regeringens bedömning: Krav som ny järnvägsmateriel ska uppfylla för att kunna bli godkänd är i dag huvudsakligen, men inte alltid uttömmande, reglerade i TSD. Kraven i TSD måste ibland till följd av nationella tekniska särdrag kompletteras med ytterligare krav i nationell icke-harmoniserad reglering. I dag omfattas inte de senare kraven av den EG-kontroll som ska föregå godkännande av fordon och fasta anläggningar och som ska genomföras av oberoende bedömningsorgan. Förslaget innebär en ändring av denna ordning. EG-kontroll av järnvägsfordon och fasta anläggningar kommer fortsättningsvis att inkludera kontroll av överensstämmelse med krav i både TSD och i nationella regler. Det får i sin tur till följd att ännu inte godkända fordonstyper, järnvägsfordon och fasta anläggningar som omfattas av krav i nationella regler kommer att inom ramen för EG-kontroll bli föremål för en något mer omfattande granskning än i dag. Det kommer att medföra något ökade ledtider och kostnader för genomförandet av EG-kontroll på denna järnvägsmateriel. Denna nackdel uppvägs delvis av att behörig

myndighets handläggning av godkännandeärenden, som en följd av den utvidgade EG-kontrollen, kan förenklas något. Berörda myndigheter ges därmed en möjlighet att korta ledtider och sänka avgifterna för godkännande av fordonstyper, järnvägsfordon och fasta anläggningar. Denna möjlighet ökar ytterligare till följd av den föreslagna nya ordningen för godkännande av fordonstyper och järnvägsfordon med gränsöverskridande geografiska användningsområden. Detsamma gäller för behörig myndighets handläggning av ansökningar om gemensamma säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

Kostnaderna för utveckling och användning av det IT-baserade kommunikations och handläggningssystemet One-Stop Shop (OSS) är dock en riskfaktor som kan medföra ökade kostnader för behörig myndighets handläggning av ansökningar om godkännande av fordon och fordonstyper för utsläppande på marknaden och av ansökningar om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Användningen av detta system är enligt förslaget obligatoriskt vid bland annat ansökningar om godkännande av fordon för utsläppande på marknaden och om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Systemet utvecklas av ERA, som också kommer att ansvara för dess drift. Totalkostnaderna för systemets drift och utveckling är ännu okända. Det beror delvis på att kommissionen hittills finansierat delar av utvecklingen av systemet. Enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/764 om avgifter som ska betalas till Europeiska unionens järnvägsbyrå och deras betalningsvillkor ska dock ERA i sin helhet avgiftsfinansiera sin tillståndsverksamhet. När detta krav beaktas fullt ut och alla kostnader för systemet fastställts kan kostnaderna för handläggningen av ansökningar om godkännande av fordonstyper och fordon för utsläppande på marknaden och om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg öka.

Regeringen delar inte *Trafikverkets* med flera remissinstansers oro för att den utvidgade EG-kontrollen kommer att leda till att Transportstyrelsen kommer att ställa en mängd nya detaljerade och kostnadsdrivande krav i nya föreskrifter. Behovet av nya föreskrifter begränsar sig huvudsakligen till sådana som behövs för kontrollen av fordons och fasta installationers tekniska kompatibilitet med den svenska delen av unionens järnvägssystem. För EG-kontrollen av den säkra integrationen i nämnda järnvägssystem finns redan direkt tillämpliga bestämmelser i förordning (EU) 402/2013. Mot bakgrund av att kraven i TSD hittills nästan uteslutande formulerats utifrån direktivets driftskompatibilitetssyfte är det flera av driftskompatibilitetsdirektivets (2016/797) väsentliga krav som inte brutits ner på TSD-nivå. Regeringen ser inget skäl till att medlemsstaterna ska behöva beakta de väsentliga kraven på något annat sätt. Det skulle endast riskera att motverka driftskompatibilitetsregleringens bakomliggande huvudsyfte, nämligen att förbättra förutsättningarna för utnyttjande av skalfördelar i produktionen av järnvägsmateriel för att därigenom successivt minska kostnaderna och priset för utrustningen ifråga. Kommissionen har också sedan flera år tillbaka verkat för en minskning av antalet nationella icke-harmoniserade regler. Till exempel genomför ERA på kommissionens uppdrag och tillsammans med behöriga nationella myndigheter en genomgång av varje medlemsstats nationella regler i syfte att eliminera alla sådana som inte är

oundgängliga med anledning av nationella tekniska särdrag i medlemsstaternas järnvägssystem.

Regeringen delar inte *Trafikanalys* med flera remissinstansers oro för att det delade ansvaret mellan ERA och Transportstyrelsen vid godkännanden av fordon och fordonstyper i de fall ansökan avser gränsöverskridande användningsområden ska leda till ökade, i stället för minskade, kostnader. Med nuvarande ordning förutsätts också samarbete för att möjliggöra användningen av fordon i fler än en medlemsstat, men mellan de behöriga nationella myndigheterna i de medlemsstater på vars järnvägsnät fordonet eller fordonstypen ska användas. Det sker med utgångspunkt i principen om ömsesidigt erkännande av berörda myndigheters beslut om godkännande av järnvägsmateriel. Dessa beslut är sällan tidsmässigt samordnade. Bedömningen av om t ex. ett fordon uppfyller kraven för godkännande görs därför inte bara flera gånger. Den görs också vid olika tillfällen med ibland ganska långa mellanliggande tidsperioder. Detta sekventiella arbetssätt har erfarenhetsmässigt medfört långa ledtider och onödigt dubbelarbete. Det har sin tur som medfört ökade kostnader för godkännande av järnvägsfordon som ska användas i flera medlemsländer, särskilt i de fall där många myndigheter varit berörda.

I järnvägslagen finns en oharmoniserad undantagsbestämmelse, som medger att Transportstyrelsen kan undanta fordon och fasta installationer som inom den svenska delen av unionens järnvägssystem enbart används utanför TEN-T från att behöva utformas i enlighet med kraven i tillämpliga TSD. Detta kan ske utan att först höra kommissionen. Regeringen anser att det föreslagna borttagandet av undantagsbestämmelsen får begränsade konsekvenser. Det beror på att Transportstyrelsen under senare tid har använt bestämmelsen ganska sällan och istället valt att använda de harmoniserade undantagsbestämmelserna i järnvägslagen som nu föreslås föras in i den föreslagna järnvägstekniklagen.

Sammantaget kommer borttagandet av den aktuella undantagsbestämmelsen att leda till totalt sett låga kostnadsökningar. I enstaka fall av ombyggnad och nyanläggning kan investeringskostnaderna öka för främst förvaltare och ägare av järnvägsnät som består av privatägd järnvägsinfrastruktur i tjänsteanläggningar som inte består av s.k. industrispår eller som består av privatägda spår som ansluter till sådana anläggningar. Konsekvenserna av kostnadsökningarna är svåra att bedöma. Kostnaderna för att behöva uppfylla krav i TSD kan ofta undvikas. Förvaltarna av nämnda järnvägsnät kan alltid välja att avstå från att vidta sådana om- och tillbyggnadsåtgärder som kräver ett nytt beslut om godkännande för ibruktagande av en fast anläggning och därmed åtföljande krav på att uppfylla kraven i TSD. De får då vidmakthålla sina järnvägsnät med mindre ingripande åtgärder och avstå från att utveckla dem.

23.3 Säkerhetsmotiverade krav på järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares relation till anlitate entreprenörer och leverantörer

Regeringens bedömning: Förslaget i fråga om riskkontroll säkerställer att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag koordinerar arbetet med att identifiera, värdera och minimera säkerhetsrisker. Det medför en initialt ökad men marginell börda för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, liksom för deras entreprenörer och leverantörer i olika led. Samtidigt torde förslaget minska risken för hittills oidentifierade och därför ännu inte hanterade säkerhetsrisker.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: De remissinstanser som kommenterar förslaget i sak kommenterar inte särskilt promemorians konsekvensutredning av förslaget.

Skälen för regeringens bedömning: Den föreslagna fördelningen av säkerhetsansvar innebär att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas leverantörer och entreprenörer på ett koordinerat sätt involveras i arbetet med att identifiera, värdera och eliminera eller minimera förekommande säkerhetsrisker i järnvägssystemet som är relaterade till deras verksamhet. Detta arbete medför naturligtvis kostnader, som dock inte är nya. Sedan länge har infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i avtal reglerat hur leverantörer och entreprenörer ska utföra sina järnvägsrelaterade tjänster på ett säkert skadeförebyggande sätt. Det beror inte minst på järnvägens strikta ansvar för skador till följd av järnvägsdriften.

Förslaget knyter dessa avtalsregleringar till de förfaranden och verktyg för identifiering, värdering och eliminering av säkerhetsrisker som ska användas i säkerhetsarbetet i enlighet med förslagen om riskkontroll. I kombination med de förslag som rör fördelning av säkerhetsansvar bedöms därför dessa förslag endast bidra till en mindre och främst tillfällig kostnadsökning. Järnvägsrelaterade värde- eller transportkedjor har vidare ofta många länkar och ibland global räckvidd. Genom att göra varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvariga för att i avtal i flera led förbinda sina leverantörer och entreprenörer i säkerhetsarbetet, kan alla led i en global värde- eller transportkedja nås.

Det finns en risk med direktivsregleringen i detta avseende. Aktörer inom och utanför EES-området kan bedöma att det är för dyrt eller krångligt att hantera risker på sätt som bestämts av till exempel ett svenskt järnvägsföretag på grundval av tillämpning av sitt säkerhetsstyrningssystem eller av den riskhanteringsprocess som avses i förordning (EU) 402/2013. De har då möjlighet att välja att samarbeta med andra aktörer inom ramen för transport- eller värdekedjor som inte är järnvägsrelaterade. I så fall ökar förslaget kostnaderna för järnvägen, framförallt om större godskunder väljer att nyttja andra trafikslag.

Regeringen bedömer dock denna risk som låg. För det första är infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags leverantörer och entreprenörer ofta järnvägspecialiserade. För det andra är

bestämmelserna om riskkontroll och ansvarsfördelning inom järnvägen harmoniserade och tillämpliga inom hela den inre marknaden. Den senare är viktig för företag även utanför EES, varför de kan förväntas vara beredda att acceptera relativt höga kostnader för att få tillgång till den inre marknads efterfrågan och utbud. För det tredje genomförs ofta längre godstransporter med användning av kombinationer av trafikslag som växlar över tid.

Avsändare av gods både utanför och innanför EES-området bedöms därför ha goda ekonomiska motiv för att uppfylla sådana säkerhetskrav som säkerställer att transportflödet kan löpa obehindrat mellan olika orter inom och utanför EES-området, oberoende av vilka trafikslag som används längs ruten. Vidare kan de antas ha motiv att välja samarbetspartners som också vill och kan uppfylla kraven ifråga.

23.4 Sanktionsavgifter

Regeringens bedömning: De föreslagna bestämmelserna om sanktionsavgifter bidrar på ett effektivare sätt än dagens straffbestämmelser till regelefterlevnad inom den svenska järnvägssektorn.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* anser att promemorian saknar en analys av förslaget om att sanktionsavgifter införs. *Kammarrätten* anför vidare att förslaget innebär ekonomiska konsekvenser för förvaltningsdomstolarna. *Förvaltningsrätten i Falun* bedömer det dock som rimligt att de nya reglerna kommer att föranleda domstolsprocesser, i vart fall inledningsvis. Förvaltningsrätten hänvisar bl.a. till tidigare erfarenheter från områden som rör sanktionsväxling, dvs. när bestämmelser om sanktionsavgifter införs i stället för straffbestämmelser. En sådan omläggning har inneburit en förhållandevis stor måltillströmning, särskilt i inledningsskedet. Även *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att det kan förväntas att besluten om sanktionsavgifter kan komma att överklagas. *Kammarrätten* förutsätter därför att domstolarna garanteras ekonomiska resurser för att täcka kostnader som antas följa av förslagen. *Transportstyrelsen* anser att förslaget om sanktionsväxling kommer att innebära ökade kostnader för myndigheten.

Skälen för regeringens bedömning: Eventuella överträdelser av regelverket inom det aktuella området begås i allt väsentligt av juridiska personer. Det kan då vara förenat med svårigheter att peka ut en fysisk person i företaget som uppfyller objektiva och subjektiva rekvisit för brott och därmed vara svårt att fälla någon till ansvar. Det är därför en effektiv åtgärd att införa en administrativ sanktion som kan riktas direkt mot den juridiska personen utan att peka ut någon fysisk person. Regelefterlevnaden inom järnvägssektorn i dag är god och väsentligen baserad på en stark och under lång tid stabil säkerhetskultur byggd på bland annat detaljerad företagsintern reglering. Den föreslagna sanktionsväxlingen förstärker denna kultur. Av dessa skäl bedöms sanktionsväxlingen inte medföra någon påtagligt ökad måltillströmning

hos förvaltningsdomstolarna. När det gäller konsekvenser för Kronofogdemyndigheten i detta avseende görs motsvarande bedömning. Det kan konstateras att de straffbestämmelser som nu föreslås ersättas av sanktionsavgifter har använts i ytterst begränsad omfattning sedan järnvägslagens trädde i kraft 2004. Bedömningen är därför att även sanktionsavgifter kommer att användas i få fall och att indrivning av sanktionsavgifter kommer att aktualiseras i ett mycket begränsat antal fall.

23.5 Järnvägsföretag, fordonsägare och andra fordonsinnehavare med ansvar för järnvägsfordons tekniska status

Regeringens bedömning: På sikt bidrar förslaget till minskade kostnader för järnvägsföretagens tillgång till godkända järnvägsfordon.

På kort och medellång sikt leder förslaget till att tillgången till äldre fordon som inte konstruerats på grundval av krav i TSD kommer att minska, med höjda anskaffningskostnader som följd. Fordonsägare och andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för fordons tekniska status får på åtminstone kort och medellång sikt något ökade samlade kostnader. De avser genomförande av utvidgad EG-kontroll och behörig myndighets beredning av ansökan och beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och fordonstyper, vars användningsområden enligt ansökan inte är gränsöverskridande. För fordon vars användningsområden är gränsöverskridande kommer de samlade kostnaderna i stället på kort sikt att bli oförändrade eller marginellt högre.

Vidare kommer kostnaden för järnvägsföretag att erhålla ett gemensamt säkerhetsintyg med giltighet även utanför Sverige på kort sikt att bli oförändrad eller marginellt högre än i dag. Den kommer därefter att minska till en nivå som är lägre än dagens. De nya bestämmelserna om riskkontroll, inklusive skyldigheten att följa upp att anlitade entreprenörer och leverantörer deltar i denna på sätt som överenskommit i avtal, medför en mindre och tillfällig kostnadsökning för järnvägsföretagen.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: *Flera remissinstanser* anser att promemorians konsekvensanalys är otillräckligt preciserad. *Trafikverket* anser att det därför är viktigt med fortsatt uppföljande dialog. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen överlag håller hög kvalitet och att den uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. *SJ AB* konstaterar, med instämmande av *Transportföretagen*, att förslaget inte medger en smidig lösning på problemet med hur äldre redan godkända fordon som inte konstruerats på grundval av krav i TSD ska hanteras när deras geografiska användningsområde behöver utvidgas eller när de behöver byggas om. Remissinstanserna kommenterar inte övriga angivna kostnadskonsekvenser för järnvägsföretag, fordonsägare och

fordonsinnehavare med kostnadsansvar för järnvägsfordons tekniska status.

Skälen för regeringens bedömning: För fordonsägare och andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för fordons tekniska status kommer förslagets nytta till stor del att infalla senare än dess kostnader. Det gäller framförallt tillgången till relativt sett billigare järnvägsfordon. Ett av fjärde järnvägspaketets viktigare bakomliggande syften är att på sikt sänka priset på framförallt järnvägsfordon genom att ge bättre förutsättningar för effektivt utnyttjande av skalfördelar i produktionen av dem. För att uppfylla detta syfte krävs det produktion i långa serier, vilket bland annat förutsätter att de tillverkade fordonen både tekniskt och administrativt är ”lätttrörliga” över nationsgränserna inom EES-området. De nya godkännandebestämmelserna är utformade för att öka fordonens administrativa rörlighet över nationsgränserna i Europa. Innehållet i TSD, dvs. den harmoniserade kravbild som fordonstyper och järnvägsfordon ska uppfylla för att kunna bli godkända, är på samma sätt utformat för att öka fordonens tekniskt betingade rörlighet över samma nationsgränser. Både kraven i TSD och tillämpningen av de nya godkännandebestämmelserna framstår som komplexa och torde vara kostnadsdrivande i jämförelse med de krav och bestämmelser som de ersätter. De senare har i högre grad utformats med utgångspunkt i olika nationella tekniska, kulturella med flera särdrag. De nya bestämmelserna belastar i den mening framst de järnvägsföretag och fordonsägare och andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för järnvägsfordons tekniska status som huvudsakligen verkar på de nationella marknaderna med processer som främst utformats för att tillgodose den europeiska fordonsindustrin och de järnvägsföretag som bedriver internationell trafik. På sikt bidrar dock de nya bestämmelserna till att järnvägen på ett mer effektivt sätt kan betjäna den europeiska transportmarknaden. Om järnvägens andel av transportarbetet växer, bidrar de nya bestämmelserna även till sänkta kostnader för anskaffning av järnvägsfordon för användning i alla slag av trafikuppgifter.

I avsnitt 23.2 redogörs för hur förslaget påverkar fordonsägares och andra fordonsinnehavares med kostnadsansvar för järnvägsfordons tekniska status sammanlagda kostnader för oberoende bedömningsorgan EG-kontroll och behörig myndighets godkännande av en fordonstyp eller ett järnvägsfordon för utsläppande på marknaden. Generellt sett ökar kostnaderna något. De förblir dock oförändrade eller minskar för sådana fordonsägare och andra fordonsinnehavare med ansvar för järnvägsfordons tekniska status som använder eller hyr ut sina fordon i flera medlemsstater.

För järnvägsföretagen medför förslagets bestämmelser om utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg relativt små kostnader. De torde framförallt beröra de järnvägsföretag som är verksamma i flera medlemsstater och som därför behöver vända sig till ERA med sina ansökningar om ett gemensamt säkerhetsintyg. Kostnaderna för dem bedöms på kort sikt bli oförändrade eller marginellt högre än i dag. De kommer därefter att minska till en nivå som är lägre än dagens. För övriga järnvägsföretag bedöms förslaget inte medföra några nämnvärt förändrade kostnader för att ansöka om och erhålla ett gemensamt säkerhetsintyg (jfr avsnitt 23.2).

De nya bestämmelserna om riskkontroll, inklusive skyldigheten att följa upp att anlåtade entreprenörer och leverantörer deltar i denna på sätt som överenskommits i avtal, medför endast en mindre och tillfällig kostnadsökning för järnvägsföretagen (jfr avsnitt 23.3).

Med anledning av remissinstansernas synpunkter på promemorians konsekvensutredning konstaterar regeringen att lagförslaget i kombination med övriga genomförandeåtgärder på EU-nivå på olika sätt och med olika konsekvenser påverkar verksamhetsförutsättningarna för många aktörer på flera olika marknader. De effekter som dessa ändrade verksamhetsförutsättningar ger upphov till är dock oftast dynamiska och därför svåra att kvantifiera. Det är ofrånkomligt att de beskrivs i form av grova angivelser av riktning, storleksordningar och tidsspann. Mot denna bakgrund är det, som Trafikverket påpekar, viktigt att kontinuerligt följa upp vilka konsekvenser lagförslaget i praktiken får för att snabbt kunna vidta de regeländringar som eventuellt behövs på EU-nivå och nationell nivå. Ett exempel på en redan nu identifierad korrigerande åtgärd är *SJ AB:s* önskemål om en snar lösning på problemet med att förslaget orsakar inlåsnings effekter för äldre järnvägsfordon med åtföljande vikande tillgång till prisvärda sådana fordon på andrahandsmarknaden. Regeringen bedömer dock att en sådan åtgärd måste vidtas på EU-nivå.

23.6 Infrastrukturförvaltare, förvaltare av tjänsteanläggningar och leverantörer av tjänster i sådana anläggningar

Regeringens bedömning: Förslaget medför att infrastrukturförvaltarens ledtider och kostnader för oberoende bedömningsorgans EG-kontroll och behörig myndighets godkännande av fasta anläggningar totalt sett ökar något. Infrastrukturförvaltare inom den svenska delen av unionens järnvägssystem får också en mindre kostnadsökning till följd av förslaget bestämmelser om riskkontroll. Förslaget bedöms inte få några nämnvärda konsekvenser för vare sig förvaltare av tjänsteanläggningar eller leverantörer av tjänster i sådana anläggningar. För Trafikverket bedöms kostnadsökningarna kunna tas inom befintliga anslagsramar.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser anser att promemorians konsekvensanalys är otillräcklig. *Trafikverket* anser att förslaget konsekvenser för kostnaden för EG-kontroll av fasta anläggningar kan ha underskattats i promemorian. *Regelrådet* anser att konsekvensutredningen överlag håller hög kvalitet och att den uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning. Remissinstanserna kommenterar inte övriga kostnadskonsekvenser.

Skälen för regeringens bedömning: Förslaget medför att en infrastrukturförvaltarens ledtider och kostnader för oberoende bedömningsorgans EG-kontroll och behörig myndighets godkännande att ta en fast anläggning i bruk totalt sett öka något. På kort sikt riskerar

också ERA:s föreslagna förhandsgodkännande av fasta ERTMS-anläggningar bidra till att ledtiderna för behörig svensk myndighets godkännande av sådana anläggningar förlängs.

Regeringen delar, som framgår ovan, inte Trafikverkets oro för att förslagets bestämmelser om utvidgad EG-kontroll indirekt medför ett behov av ett flertal nya föreskrifter med omfattande nedbruten reglering av driftskompatibilitetsdirektivets väsentliga krav. Även när det gäller den utvidgade EG-kontrollen av fasta anläggningar bedöms att behovet av kompletterande föreskrifter i huvudsak är kopplad till bedömning av sådana anläggningars tekniska kompatibilitet i förhållande till den svenska delen av unionens järnvägssystem.

Syftet med EG-kontroll är att säkerställa att ansökningar om godkännanden ska åtföljas av ett kvalitetssäkrat och pålitligt underlag för en ansökans beredning av godkännandemyndigheten. EG-kontroll och beredning av en ansökan om godkännande kan därför åtminstone delvis ses som kommunicerande kärl. En smalare EG-kontroll av en fast anläggning innebär behov av ökad kontroll av den inom ramen för godkännandemyndighetens beredning av ansökan om godkännande av den, medan en bredare minskar godkännandemyndighetens behov av att själv utföra kontroller. Av två skäl bedöms att infrastrukturförvaltarnas sammanlagda kostnader för utvidgad EG-kontroll och för godkännandemyndighetens beredning av deras ansökningar om godkännande av fasta anläggningar kommer att öka något. Det första är att ett visst dubbelarbete inte går att undvika. Det andra beror på att marknaden för utsedda organ kan bli förhållandevis liten på grund av att ganska få nationella krav på fasta anläggningar kommer att regleras i myndighetsföreskrifter, vilket i sin tur kan leda till begränsad konkurrens och åtföljande högre priser för de utsedda organens tjänster.

Den senare risken minskas dock av att marknaden för utsedda organ också behöver innefatta kontroll av nationella icke-harmoniserade krav på järnvägsfordon. Många av dagens tillståndspliktiga infrastrukturförvaltare är undantagna från ett flertal bestämmelser i järnvägslagen på grund av att den infrastruktur som de förvaltar huvudsakligen används för att möjliggöra utbudet av tjänster i tjänsteanläggningar. Därför bedömer regeringen att den indirekta och positiva konsekvensen för dessa aktörers administrativa kostnader av att en ny definition av infrastruktur införs i förslaget till järnvägsmarknadslag blir marginell. På liknande sätt begränsas den positiva effekten för förvaltare av industrispår och vissa typer av fristående järnvägsnät av att tillämpningsområdet för den föreslagna järnvägstekniklagen undantar dem från skyldigheten att beakta TSD vid utvecklingen av deras järnvägsnät. I praktiken åstadkommer förslaget i denna del samma sak för dessa aktörer som dagens möjlighet för Transportstyrelsen att i enskilda fall undanta anläggningar utanför TEN-T och fordon som enbart används på dessa anläggningar från skyldigheten att behöva tillämpa krav i TSD.

Kostnaderna för infrastrukturförvaltare att erhålla säkerhetstillstånd påverkas inte nämnvärt av förslaget. Vidare medför de nya bestämmelserna om riskkontroll en i huvudsak tillfällig och mindre kostnadsökning för infrastrukturförvaltare i den svenska delen av unionens järnvägssystem. Dessa bestämmelser medför även mindre och i huvudsak tillfälliga kostnader för de leverantörer och entreprenörer som anlitas av

infrastrukturförvaltarna ifråga och som har potentiell påverkan på järnvägssäkerheten. De berörda anlitade leverantörerna och entreprenörerna torde dock i hög utsträckning kunna föra över dessa kostnader på sina kunder, dvs. infrastrukturförvaltarna.

Behovet av fortsatt uppföljning och dialog med anledning av svårigheten att på ett mer preciserat sätt bedöma förslaget konsekvenser redovisas i föregående avsnitt. Bedömningen av kostnaderna för riskkontroll framgår av avsnitt 23.3.

23.7 Små företag och museiföreningar

Regeringens bedömning: Förslaget om utvidgad EG-kontroll innebär att de teknikkonsulter som i dag anlitas för att bidra till ansökningar om godkännanden fortsättningsvis måste uppfylla harmoniserade oberoendekrav. Kostnaderna för att uppfylla kraven belastar i slutändan infrastrukturförvaltare och fordonsägare eller andra fordonsinnehavare med kostnadsansvar för fordons tekniska status.

Den föreslagna lagstiftningen får inte annat än marginella konsekvenser för de museiföreningar som i kulturhistoriskt syfte bedriver järnvägsverksamhet på i huvudsak ideell grund.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer med promemorians.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans kommenterar promemorians beskrivning av kostnadskonsekvenserna för små företag och museiföreningar. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll* påpekar att även om förslaget till järnvägstekniklag inte kräver ackreditering av organ som ska bedöma överensstämmelse med krav i nationella regler, kan ackreditering utgöra grund för en ansökan hos tillsynsmyndigheten. Det beror enligt styrelsen på att om ett organ som vill bli utsett är ackrediterat mot en relevant harmoniserad standard presumeras organet uppfylla kraven i artiklarna 30–32 i direktiv (EU) 2016/797.

Skälen för regeringens bedömning: Kraven på utsedda organ, liksom vilken uppgift de ska fullgöra, framgår av direktiv (EU) 2016/797. Många av de uppskattningsvis cirka 50 personer som i dag är verksamma som s.k. oberoende granskare och som bistår med upprättande av ansökningar om godkännande bedöms relativt snabbt kunna bli verksamma som utsedda organ. Denna bedömning omfattar även de som arbetar i små företag. Hur omfattande marknaden för utsedda organ kommer att bli i Sverige beror på mängden nationella krav som ska beaktas vid godkännande av ett järnvägsfordon, en fordonstyp eller en fast anläggning samt kravens komplexitet. Regeringens syn på behovet av sådana regler framgår av avsnitt 12.1.1 och 23.2.

Den svenska marknaden för utsedda organ kommer sannolikt inte att bli särskilt stor. Den torde ändå bli tillräckligt stor för att dess kunder ska kunna få sina ansökningar om godkännanden upprättade till prisenivåer som i stort sett motsvarar dagens och utan större risk för längre ledtider än i dag.

Den järnvägsverksamhet som museiföreningar bedriver på i huvudsak ideell grund påverkas inte mer än marginellt av förslaget, eftersom fordon

och anläggningar som används i sådan verksamhet undantas från järnvägstekniklagens tillämpningsområde. Museiföreningar som bedriver tågtrafik på järnvägsnät som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem behöver dock komplettera sina säkerhetsstyrningssystem i fråga om hur de organiserar sin styrning av underhållet av fordonen. Detta kommer att medföra marginellt ökade administrativa kostnader för dessa föreningar.

23.8 Konsekvenser för offentlig sektor

Regeringens bedömning: Förslaget får små konsekvenser för offentlig sektor. Konsekvenserna för Transportstyrelsen påverkar främst myndighetens tillstånds- och tillsynsverksamheter men föranleder inget ökat resursbehov. Trafikverket påverkas som infrastrukturförvaltare av förslaget, som medför att myndighetens kostnader för drift, utveckling och vidmakthållande av det statligt ägda järnvägsnätet ökar marginellt. Förvaltningsdomstolarna påverkas också av förslaget, som dock inte medför något ökat resursbehov. Förslaget får också en marginell påverkan på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och Trafikverkets upphandlingar av kollektivtrafik, men det medför inget ökat resursbehov. Förslaget påverkar slutligen också ett fåtal kommuner och statligt eller kommunalt ägda bolag som förvaltar järnvägsnät utanför TEN-T. Kostnaderna för utveckling och återinvestering i deras järnvägsnät ökar till följd av förslaget. Kostnadsökningarna bedöms kunna tas inom befintliga anslagsramar.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer delvis med promemorians.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att förslaget innebär en ökning av myndighetens resursbehov, bland annat till följd av bestämmelserna om sanktionsavgifter och om krav på infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag. *Branschföreningen tågoperatörerna* (numera *Almega Tåg företagen*) och *SJ AB* anser att förslaget är så omfattande att branschen kommer att behöva stöd och service från Transportstyrelsen i form av särskilda informationsinsatser och detaljerade tillämpningsanvisningar.

Skälen för regeringens bedömning: Förslaget får generellt sett små ekonomiska konsekvenser för den offentliga sektorn. Det påverkar i första hand Transportstyrelsen men även domstolsväsendet och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Därtill påverkas även Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare, liksom ett fåtal kommuner och kommunalt ägda bolag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av den föreslagna järnvägstekniklagen. Förslaget får däremot inga nämnvärda konsekvenser för kommuner som äger och förvaltar järnvägsnät som omfattas av den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem.

För Transportstyrelsen får förslaget främst konsekvenser för myndighetens tillstånds- och tillsynsverksamheter. Konsekvenserna pekar dock i olika riktning och uppstår delvis vid olika tidpunkter. På kort sikt kommer resursbehovet i myndighetens tillståndsverksamhet att öka något, men ryms inom befintliga anslagsramar. Det beror främst på de nya

uppgifterna att utse och utöva tillsyn över oberoende bedömningsorgan som ska granska överensstämmelse med nationella regler inom ramen för EG-kontroll. Som framgår av föregående punkt är det för närvarande okänt hur stor marknaden för sådana bedömningsorgan kommer att bli. Initialt bedöms dessa nya uppgifter inte medföra något väsentligt ökat resursbehov och ryms inom befintliga anslagsramar.. Uppgifterna ifråga kommer också att finansieras med avgifter som tas ut av de utsedda organen. Däremot bedöms inte förslaget i den del det rör krav på infrastrukturförvaltare och vertikalt integrerade företag för att säkerställa icke-diskriminerande behandling av företag föranleda något nämnvärt ökat resursbehov i myndighetens tillsynsverksamhet. De ersätter i praktiken järnvägslagens undantag från förbudet mot vertikal integration, som redan genererar viss tillsynsverksamhet.

På längre sikt bör dock förslaget medföra ett minskat resursbehov i Transportstyrelsens tillståndsverksamhet. Det bör bli följden av att samarbetet mellan ERA och Transportstyrelsen successivt kommer att effektiviseras. En bidragande orsak är också att ERA:s kunskap om tillämpningen av de i sammanhanget relevanta svenska nationella reglerna sannolikt kommer att öka. ERA:s behov av Transportstyrelsens resurser för handläggningen av sina egna ärenden kommer då att minska. Det är för tidigt att ta ställning till om förslaget kommer att öka det långsiktiga resursbehovet i Transportstyrelsen tillsynsverksamhet. Kortsiktigt kan det finnas ett sådant behov, men regeringen bedömer att eventuella kostnadsökningar kan hanteras inom befintliga ramar. Myndigheten måste själv bedöma om särskilda insatser behövs i samband med ikraftträdandet av de föreslagna nya lagarna för att åstadkomma nödvändig regelefterlevnad.

Såväl *Transportstyrelsen* som remissinstanserna i domstolsväsendet anser att förslaget om sanktionsavgifter föranleder ett ökat resursbehov. Användningen av sanktionsavgifter bör, mot bakgrund av deras preventiva effekt och att regelefterlevnaden inom sektorn bedöms vara hög, inte medföra någon påtaglig långsiktig ökning av resursbehovet för vare sig Transportstyrelsens eller domstolsväsendet.

Förslaget får vidare främst konsekvenser för den del av Trafikverkets verksamhet som består i förvaltning av statligt ägd järnvägsinfrastruktur. Konsekvenserna för denna verksamhet framgår av avsnitt 23.6. I samma avsnitt redogörs också för förslagets konsekvenser för förvaltare av industrispår och fristående järnvägsnät. Där framgår att förslaget i praktiken inte påverkar kostnaderna för utveckling och vidmakthållande av järnvägsinfrastruktur för sådana förvaltare. För kommuner och kommunalt och statligt ägda bolag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av den föreslagna järnvägstekniklagen kan dock dessa typer av kostnader i enstaka fall påverkas väsentligt. Skälet är att bestämmelserna i den föreslagna järnvägstekniklagen om undantag från att i enskilda fall tillämpa TSD är något snävare än motsvarande bestämmelser i järnvägslagen. Det är i sin tur en följd av att tillämpningsområdet för direktiv 2016/797 är utvidgat i förhållande till vad som gällde enligt direktiv 2008/57/EG och numera även omfattar järnvägsinfrastruktur utanför TEN-T. Denna kostnadsrisk kan dock elimineras genom att berörd förvaltare avstår från att genomföra sådana investeringar i sitt järnvägsnät som riskerar att omfattas av krav i TSD. På

grund av denna omständighet anser regeringen att det inte finns behov av några särskilda åtgärder för att ekonomiskt kompensera berörda förvaltare för förslagets nämnda potentiella konsekvenser vid ny- och återinvestering.

De föreslagna ändringarna av lagen om kollektivtrafik får inga större konsekvenser för vare sig Trafikverkets eller de regionala kollektivtrafikmyndigheternas upphandlingsverksamhet. De medför därför inget ökat resursbehov för dessa myndigheter.

23.9 Miljön, jämställdheten, sysselsättningen, regional utveckling, integrationspolitiska målsättningar och den kommunala självstyrelsen.

Regeringens bedömning: Förslaget får konsekvenser för den kommunala självstyrelsen. Den påverkas marginellt av den föreslagna ökade möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Förslaget får inga konsekvenser för miljön, jämställdheten, sysselsättningen, den regionala utvecklingen och de integrationspolitiska målsättningarna.

Promemorians bedömning: Regeringens bedömning överensstämmer delvis med promemorians. I promemorian beaktades inte att de föreslagna ändrade bestämmelserna i lagen om kollektivtrafik kan anses innebära en begränsning av den kommunala självstyrelsen.

Remissinstanserna: *Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)* anser att förslagets bestämmelser om direkttilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg är onödiga och innebär en begränsning av principen om kommunal självstyrelse. SKR anför att de föreslagna bestämmelserna fråntar dessa myndigheter möjligheten att direkt tillämpa bestämmelser om direkttilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg i förordning (EG) nr 1370/2007.

Skälen för regeringens bedömning: Lagen om kollektivtrafik har sedan sin tillkomst innehållit bestämmelser som begränsat möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Dessa bestämmelser föreslås nu ändras på ett sätt som marginellt ökar kollektivtrafikmyndigheternas möjlighet att direkttilldela avtal. Regeringen anser att den marginellt ökade möjligheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg sakligt sett är motiverad. Regeringen noterar också att SKR inte i sak invänder mot att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna får en ökad möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg, utan istället menar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna även borde få möjlighet att direkttilldela avtal i enlighet med artikel 5.4a.

24 Författningskommentar

24.1 Inledning

Järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem ersätter järnvägslagen (2004:519). Ett stort antal paragrafer överensstämmer dock i sak med järnvägslagens. I de fallen är författningskommentaren utformad så att det anges vilken paragraf i järnvägslagen som den aktuella paragrafen motsvarar. Dessutom anges hänvisningar till äldre lagförarbeten. I fråga om vissa paragrafer anges att de delvis motsvarar en paragraf i järnvägslagen. Det kan då vara fråga om att den nya paragrafen omfattar mer än den nuvarande, t.ex. innehåller sakliga nyheter. Men det förekommer också att hittillsvarande paragraf delas upp i flera paragrafer. I de fall som en paragraf endast delvis har en motsvarighet i järnvägslagen kommenteras de sakliga skillnaderna särskilt. Motsvarande gäller om en paragraf i den nya lagen saknar motsvarighet i järnvägslagen. Därutöver kommenteras vissa paragrafer mer utförligt utan att någon skillnad finns i sak i förhållande till järnvägslagen. Det gäller främst i fall där en kommentar behövs för att beskriva paragrafens förhållande till andra bestämmelser i de nya lagarna. I de fall en paragraf ändras endast språkligt eller redaktionellt utan någon ändring i sak kommenteras detta inte särskilt.

24.2 Förslaget till järnvägsmarknadslag

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur samt tillhandahållande av tjänster åt järnvägsföretag. Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

I paragrafen ges en översiktlig och icke-uttömmande beskrivning av lagens syfte och innehåll samt en upplysning om att lagen genomför direktiv 2012/34/EU i svensk lagstiftning. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Att lagen innehåller bestämmelser om förvaltning av järnvägsinfrastruktur innebär att bestämmelserna riktar sig till infrastrukturförvaltare. De som använder järnvägsinfrastruktur är i första hand järnvägsföretag och de som organiserar trafik, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (s.k. andra sökande av infrastrukturkapacitet). Bestämmelserna i lagen riktar sig också till de företag som tillhandahåller tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik. Som exempel på sådana tjänster kan nämnas lastning och lossning vid godsterminaler, underhåll av järnvägsfordon, rängering och tillgång till drivmotorström (se vidare 9 kap.).

Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad. Med detta menas att de som ansöker om infrastrukturkapacitet och tillträde till anläggningar för tjänster ska behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt när det gäller fördelning av tåglägen (7 kap.), uttag av avgifter (8 kap.) och tillgång till tjänster som behövs för att utföra järnvägstrafik (9 kap.). Bland de krav som uppställs för att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad kan också nämnas krav på licens för järnvägsföretag (2 kap.), redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.) och en skyldighet för tillsynsmyndigheten att pröva tvister mellan järnvägsmarknadens aktörer om huruvida lagens krav i ett visst fall efterlevts (10 kap. 8 §).

Hänvisningen till direktiv 2012/34/EU är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- licens (2 kap.),
- redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (4 kap.),
- krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag (5 kap.),
- rätt att utföra och organisera trafik (6 kap.),
- infrastrukturkapacitet (7 kap.),
- infrastrukturförvaltares avgifter (8 kap.),
- tjänster (9 kap.),
- tillsyn (10 kap.),
- överklagande (11 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll genom en uppräknig av lagens kapitelrubriker.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om licens och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är tillståndsmyndighet enligt artikel 16 och regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU och fullgör de uppgifter som framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktivet och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 16 och 55 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska regeringen utse den myndighet som ska pröva ansökningar om licens (2 kap.) och utöva tillsyn. Vad gäller tillsynens omfattning, se 10 kap. 1 §. Tillsynsmyndigheten ska också utföra de andra uppgifter som framgår av lagen. Med andra uppgifter avses t.ex. att hantera sådan tvistlösning som avses i 10 kap. 8 §.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten i Sverige fullgör uppgiften som tillståndsmyndighet och regleringsorgan enligt direktiv 2012/34/EU. Med tillståndsmyndighet avses den myndighet som prövar sådana tillstånd som utgör ett krav för att ett järnvägsföretag ska få agera på den europeiska järnvägsmarknaden och som i förevarande lag kallas licens. Med regleringsorgan avses den oberoende myndighet som varje medlemsstat ska inrätta och som bl.a. ska pröva tvister mellan järnvägsmarknadens aktörer om huruvida uppställda krav efterlevs.

Hänvisningen till direktiv 2012/34/EU är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1, 17.3 och 17.6.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f. och s. 169.

Ord och uttryck i lagen

4 § I lagen avses med

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla en sådan tjänst som avses i 9 kap.,

drift av järnvägsinfrastruktur: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och trafikledning,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

järnvägsföretag: den som 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, dock inte om anläggningarna och anordningarna utgör, eller är belägna inom, privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår eller andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

järnvägsnät: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

tjänsteleverantör: den som ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap.,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som enligt en tågplan får tas i anspråk för att framföra ett tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: en plan över alla tåglägen under en viss angiven period,

väsentliga uppgifter: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande om uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur.

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck. Definitionerna av anläggning för tjänster, EES, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör motsvarar definitionerna i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519), se prop. 2003/04:123 s. 63, 124 och 170.

Med *drift av järnvägsinfrastruktur* avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur samt trafikledning. Det innebär att med drift av järnvägsinfrastruktur avses väsentliga uppgifter (jämför definition nedan) och trafikledning. Uttrycket är av betydelse vid tillämpning av 4 kap. 6 §. Definitionen överensstämmer delvis med artikel 3.2b i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370.

Med *järnvägsföretag* avses den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Med dragkraft avses lok och motorvagnar. Den som tillhandahåller dragkraft tillhandahåller alltså lok eller motorvagnar och utför trafik. Ett järnvägsföretag kan utföra trafik i egen regi genom att t.ex. äga eller leasa vagnar och själv sälja biljetter och godstransporttjänster eller enbart framföra loket, till vilket någon annans vagnar kopplas. Definitionen skiljer sig från hittillsvarande definition i järnvägslagen genom att den inte innehåller en hänvisning till innehav av licens eller särskilt tillstånd, se avsnitt 10.1.1. och jämför prop. 2003/04:123 s. 170.

Definitionen av begreppet *järnvägsinfrastruktur* motsvarar med vissa justeringar järnvägslagens definition av begreppet. Skillnaden är att enligt nya lydelsen undantas de i definitionen uppräknade anläggningarna inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare. De i definitionen uppräknade anläggningarna är alltså inte järnvägsinfrastruktur i förevarande lags mening om de är belägna inom privatägda anslutningslinjer eller sidospår eller i en anläggning för tjänster (jämför 9 kap. 1 §).

Den som förvaltar spår i en anläggning för tjänster är därmed inte heller infrastrukturförvaltare i lagens mening. Från denna regel görs dock ett undantag. Det gäller stationer för passagerare. Sådana stationer utgör visserligen anläggning för tjänster enligt 9 kap. 1 § 1, men spåren och övriga uppräknade anläggningar inom denna utgör järnvägsinfrastruktur.

Ändringen görs som en anpassning till direktivets definition av järnvägsinfrastruktur enligt artikel 3.3, som hänvisar till den förteckning över järnvägsinfrastrukturanläggningar som finns i bilaga I till direktiv 2012/34/EU. I bilagan undantas privata anslutningslinjer och privata sidospår från begreppet järnvägsinfrastruktur. För att tydliggöra begreppet används i förevarande definition i stället begreppet privatägd. Det får till följd att i begreppet järnvägsinfrastruktur ingår anslutningslinjer och sidospår som ägs av det allmänna, dvs. av staten, regioner eller av kommuner antingen direkt eller indirekt via bolag. Som exempel kan nämnas anslutningslinjer och sidospår som ägs av staten och förvaltas av Trafikverket. Detsamma gäller anslutningslinjer och sidospår som ägs av staten och förvaltas av ett bolag med stöd av avtal, t.ex. anslutningslinjer och sidospår i anslutning till Arlandabanan, Inlandsbanan och Öresundsbron. Inte heller kommunalägda anslutningslinjer och sidospår omfattas av undantaget i definitionen, utan dessa utgör järnvägsinfrastruktur. Däremot utgör anslutningslinjer och sidospår som ägs av t.ex. ett industriföretag inte järnvägsinfrastruktur. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.1., jämför prop. 2003/04:123 s. 170.

Med *järnvägsnät* avses, till skillnad ifrån hittillsvarande definition i järnvägslagen, sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare (se prop. 2003/04:123 s. 170). I direktivet definieras järnvägsnät som "hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare" (artikel 3.25). Lagens definition klargör att en infrastrukturförvaltare kan förvalta fler än ett järnvägsnät. Uttrycket får betydelse vid tillämpningen av 5 §, som handlar om inskränkningar i lagens tillämpningsområde. En infrastrukturförvaltare kan därmed omfattas av kraven i lagen för ett av sina järnvägsnät men inte för ett annat. Infrastrukturförvaltaren kan t.ex. förvalta en fristående bana som undantas och ett annat järnvägsnät som inte undantas från lagen.

Med *tågläge* avses den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra ett tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod. Definitionen, som ändras något i förhållande till järnvägslagen, överensstämmer i sak med definitionen i direktivet (artikel 3.27). Genom den nya lydelsen tydliggörs skillnaden mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet och tjänster. Tåglägen enligt lagen tilldelas tåg som framförs på järnvägsinfrastruktur. Definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur får därmed betydelse och innebär att infrastrukturkapacitet inom anläggningar för tjänster, med undantag för stationer, inte utgör tåglägen enligt lagen. Något särskilt undantag för arbetsfordon görs inte längre i definitionen, se prop. 2003/04:123 s. 171.

Definitionen av begreppet *tågplan* motsvarar delvis järnvägslagens definition (jämför artikel 3.28). Nya lydelsen utgår ifrån begreppet tågläge och avser en plan över samtliga tåglägen under en viss angiven period. Det innebär att tågplanen ska innehålla uppgifter om den kapacitet som tilldelats för att framföra tåg på järnvägsinfrastruktur. Exempelvis behöver inte planeringen av uppställning av tåg ingå i tågplanen. Tågplanen fastställs visserligen vid ett visst tillfälle, men tågplanen och däri ingående tåglägen ändras kontinuerligt under tågplaneperioden. Det kan ske dels genom att infrastrukturförvaltaren planerar tåglägen på avsatt reservkapacitet (s.k. ad hoc-tåglägen), dels när en sökande önskar ändra ett tilldelat tågläge och det är möjligt utan att någon annans rätt till kapacitet påverkas (se prop. 2003/04:123 s. 109 f. och s. 171).

Med *väsentliga uppgifter* avses infrastrukturförvaltares beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, vilket innefattar både tilldelning av individuella tåglägen och fastställelse av tågplan. I beslutsfattandet ingår också bedömning av om det finns tillgänglig infrastrukturkapacitet. Därutöver ingår beslutsfattande som rör uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur. Definitionen har betydelse för tillämpningen av 9 §, 4 kap. 3 och 4 §§ samt 5 kap. 5, 6, 8 och 9 §§. Genom definitionen genomförs artikel 3.2c, i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1.(jämför avsnitt 6.2.6, 14.4.3, 14.4.4 och 14.4.5.).

Lagens tillämpningsområde

5 § Denna lag ska inte tillämpas på verksamhet vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

Trots första stycket 2 ska 3, 10 och 11 kap. tillämpas för ett järnvägsföretag som bedriver verksamhet vid ett sådant järnvägsnät och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller någon annan som även utför eller organiserar trafik på ett järnvägsnät av annat slag än som avses i första stycket 2.

Paragrafen inleder regleringen av lagens tillämpningsområde genom att ange vilka järnvägsnät m.m. som undantas från lagens tillämpning. Genom paragrafen genomförs artikel 2.1–2.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket och 1 a § samt 4 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Utgångspunkten är att förevarande lag tillämpas på järnvägsverksamhet i Sverige. Från lagens tillämpning ska dock enligt *första stycket* undantas tunnelbana och spårväg (*punkt 1*). Ett motsvarande undantag har hittills funnits i järnvägslagen. I första stycket undantas även lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik (*punkt 2*). Exempel på sådana järnvägsnät är Roslagsbanan och Saltsjöbanan i Stockholm, såvitt avser persontrafik. Vidare undantas privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods (*punkt 3*). Med sådana nät avses i första hand s.k. industrispår. Samtliga undantag omfattar såväl förvaltning av infrastrukturen som utövande av trafik vid de uppräknade näten.

I *andra stycket* regleras ett undantag från första stycket. Stycket motsvarar hittillsvarande 4 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen. För den som utför järnvägstrafik vid sådana lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik ska 3 kap. i förevarande lag, som rör krav på särredovisning, tillämpas i vissa fall. Det gäller om ett järnvägsföretag som utför trafik vid ett sådant fristående järnvägsnät står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik vid någon annan typ av järnvägsnät, dvs. ett järnvägsnät som inte är fristående, t.ex. det statliga järnvägsnätet som förvaltas av Trafikverket. För begreppet kontroll, se författningskommentaren till 5 kap. 1 §. Med någon annan avses andra än företag, t.ex. en regional kollektivtrafikmyndighet. Utöver 3 kap. ska i dessa fall även tillsynsbestämmelserna i 10 kap. och bestämmelserna om överklagande i 11 kap. tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.2 och 14.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 93 f.

6 § För ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om järnvägsföretaget har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik.

I paragrafen görs en avgränsning av de järnvägsföretag som är skyldiga att tillämpa vissa kapitel i lagen. Genom paragrafen genomförs del av artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att för ett järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om företaget har som en huvudsaklig verksamhet att bedriva gods- eller persontrafik på järnväg eller att tillhandahålla dragkraft för sådan trafik. När järnvägsföretag nämns i dessa kapitel avses alltså endast järnvägsföretag av nu nämnt slag. Med att tillhandahålla dragkraft för sådan trafik avses att ett företag tillhandahåller och framför ett lok som drar person- eller godsvagnar alternativt ett tåg med motorvagnar (jämför kommentaren till definitionen av järnvägsföretag i 4 §). Bedömningen av om verksamheten är en huvudsaklig verksamhet görs enbart med avseende på företagets järnvägsverksamhet. I de fall ett företag t.ex. bedriver både busstrafik och järnvägstrafik är det alltså enbart järnvägsverksamheten som ska bedömas. Som en huvudsaklig uppgift räknas också de fall där tillhandahållandet av gods- och persontrafik eller dragkraft för sådan trafik är omfattande, även om annan järnvägsverksamhet, t.ex. underhållsverksamhet, skulle vara ännu större.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.3.

7 § För den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår ska denna lag inte tillämpas. Om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster, tillämpas dock 6, 10 och 11 kap.

Paragrafen reglerar när och i vilken utsträckning den som förvaltar privatägda anslutningslinjer och sidospår omfattas av lagen. Genom paragrafen genomförs delvis artikel 3.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt huvudregeln omfattas inte förvaltare av privatägda sidospår och anslutningslinjer av förevarande lag. Det följer av att sådana spår och linjer undantas från begreppet järnvägsinfrastruktur (se 4 §). Även de som förvaltar privatägda sidolinjer och sidospår omfattas dock av lagen i ett avseende. Enligt förevarande paragraf har de en skyldighet att upplåta spåren för trafik om det behövs för att ett järnvägsföretag eller annan sökande ska få tillgång till en anläggning för tjänster (jämför skäl 12 i direktiv 2012/34/EU). Det betyder att 6 kap., där det regleras vilka som har rätt att utföra och organisera trafik, dvs. har trafikeringsrätt, ska tillämpas. Utöver 6 kap. ska även 10 kap. om tillsyn och 11 kap. om överklagande tillämpas.

Paragrafen avser endast förvaltningen av de privatägda sidospåren och anslutningslinjerna och innebär inte att infrastrukturförvaltare som därutöver även förvaltar järnvägsinfrastruktur ska undantas från lagen vad gäller förvaltningen av denna. Med sidospår avses i huvudsak spår som inte används för att bedriva linjetrafik, och med anslutningslinjer avses spår som förbinder t.ex. en anläggning för tjänster eller ett s.k. industrispår (jämför 5 § första stycket 3) med det övriga järnvägsnätet. Spårens användning kan dock variera över tid.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.4.

8 § För en tjänsteleverantör ska endast 9, 10 och 11 kap. tillämpas. Detsamma gäller för den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, när det gäller dessa spår.

Genom paragrafen undantas tjänsteleverantörer och de som förvaltar spår inom anläggningar för tjänster från andra bestämmelser i lagen än de i 9, 10 och 11 kap. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 b § järnvägslagen (2004:519).

Samtliga bestämmelser som riktar sig till tjänsteleverantörer och förvaltare av spår i tjänsteanläggningar samlas i ett kapitel, 9 kap. Även lagens allmänna bestämmelser om tillsyn och överklagande i 10 och 11 kap. ska tillämpas för dessa aktörer. Den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster är inte infrastrukturförvaltare enligt förevarande lag (se kommentaren till 4 §).

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.5, jämför prop. 2014/15:120 s. 56 f.

9 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en infrastrukturförvaltare för en lokal lågtrafikerad järnvägslinje inte ska tillämpa 4 eller 5 kap. Detta gäller dock endast under förutsättning att linjen

1. inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten,
2. är högst 100 kilometer lång,

3. huvudsakligen används för godstrafik, och

4. används av endast ett järnvägsföretag eller att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen används av endast ett järnvägsföretag, får tillsynsmyndigheten besluta att infrastrukturförvaltaren inte heller ska tillämpa 7 eller 8 kap.

Paragrafen anger att tillsynsmyndigheten i vissa fall får undanta förvaltare av en lokal lågtrafikerad linje från vissa bestämmelser i lagen. Genom paragrafen genomförs artikel 2.3a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktivet (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av *första stycket* framgår att tillsynsmyndigheten, efter att ha informerat kommissionen, får besluta om undantag för den som förvaltar en lokal lågtrafikerad järnvägslinje från kraven på infrastrukturförvaltares oberoende i 4 och 5 kap. Undantagsmöjligheten gäller dock endast om linjen i fråga inte utgör en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten (*punkt 1*). Det innebär att järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket inte kan undantas. Vidare ska linjen i fråga vara högst 100 kilometer lång och huvudsakligen användas för godstrafik (*punkt 2 och 3*). Därutöver gäller att linjen, för att undantag ska kunna beviljas, får användas av endast ett järnvägsföretag alternativt att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag (*punkt 4*). Begreppet väsentliga uppgifter definieras i 4 §. Med begreppet kontroll avses här detsamma som gäller för definitionen av vertikalt integrerat företag enligt 5 kap. 1 §, dvs. kontroll i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (den s.k. koncentrationsförordningen).

I *andra stycket* anges att om linjen används av endast ett järnvägsföretag (jämför första stycket), kan infrastrukturförvaltaren även undantas från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter i 7 eller 8 kap. Tillsynsmyndigheten avgör om infrastrukturförvaltaren ska undantas från hela eller delar av 7 och 8 kap. Både enskilda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende om undantag.

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.6.

10 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en infrastrukturförvaltare för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden inte ska tillämpa 4 kap. 3, 4, 6 eller 7 §, 5 kap. 2–5 §§, 7 eller 8 kap. Ett sådant beslut får, när det gäller skyldighet att upprätta en verksamhetsplan enligt 7 kap. 5 §, även avse infrastrukturförvaltare för regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Paragrafen ger möjlighet för tillsynsmyndigheten att, efter inhämtande av Europeiska kommissionens beslut, bevilja undantag för infrastrukturförvaltare för lokal och, i ett fall, regional järnvägsinfrastruktur från tillämpning av uppräknade paragrafer om oberoende för infrastrukturförvaltare i 4 kap., särskilda regler för vertikalt

integrerade företag i 5 kap. samt från samtliga paragrafer i kapitlen om fördelning av infrastrukturkapacitet i 7 kap. och uttag av avgifter i 8 kap. Genom paragrafen utnyttjas undantagsmöjligheten i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

De paragrafer från vilka undantag får meddelas utvidgas i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten avgör vilka av de uppräknade paragraferna och kapitlen som undantag ska medges från. När det gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 7 kap. 5 § kan undantag medges även för regionala järnvägsnät som saknar strategisk betydelse (jämför undantaget i hittillsvarande 6 kap. 1 a § andra stycket järnvägslagen).

Övervägandena finns i avsnitt 6.2.7, jämför prop. 2014/15:120 s. 58 f.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sin järnvägsinfrastruktur och andra liknande anläggningar och anordningar.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande som möjliggör att på lägre föreskriftsnivå genomföra artikel 30.7 (register över tillgångar) i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 1 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Bemyndigandet ändras inte i sak i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen. Det innefattar därmed en rätt att föreskriva om t.ex. vilka infrastrukturförvaltare som ska omfattas av kravet, när regler om ett sådant krav ska träda i kraft, vad registret ska innehålla och när registret ska vara på plats.

Övervägandena finns i avsnitt 6.3, jämför prop. 2014/15:120 s. 90.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 3 § andra stycket.

Paragrafen innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn m.m. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Genom paragrafen ges möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet för den verksamhetsutövare som omfattas av lagen att betala avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning som tillsynsmyndigheten utför enligt förevarande lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen med avseende på verksamhetsutövaren. Paragrafen kompletteras i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen genom att den även omfattar möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som anges i 3 § andra stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67 f.

2 kap. Licens

Krav på järnvägsföretag

1 § Ett järnvägsföretag ska ha en licens för sin verksamhet.

Ytterligare bestämmelser om tillstånd för järnvägsföretag finns i 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) och 4 kap. lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

I paragrafen regleras krav på licens. Genom paragrafen genomförs artikel 17.4 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska ett järnvägsföretag ha en licens för sin verksamhet. Licenskravet begränsas jämfört med järnvägslagen till järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller att tillhandahålla dragkraft för sådan trafik. Detta framgår av 1 kap. 6 §. Det innebär att den som bedriver järnvägstrafik som annat än en huvudsaklig verksamhet inte längre kommer att behöva ha en licens. Ett exempel på sådan verksamhet kan vara den begränsade trafik som Trafikverket bedriver t.ex. vid undervisning. Andra exempel kan vara en fordonstillverkare som utför järnvägstrafik för prov av nya fordon, underhållsföretag som utför trafik för att ta sig till den del av infrastrukturen som ska underhållas eller museiföreningar vars huvudsakliga syfte är att bedriva kulturhistorisk verksamhet. Licensen prövas utifrån den verksamhet och de transporttjänster som järnvägsföretaget ska bedriva. Enligt 2 § andra stycket får licensen anpassas till den verksamhet som ska bedrivas.

Andra stycket innehåller en upplysning om att det i andra lagar också finns bestämmelser om tillståndskrav för järnvägsföretag. I likhet med hittillsvarande järnvägslag krävs det enligt huvudregeln både en licens och ett säkerhetsintyg. Eftersom järnvägsmarknadslagen endast innehåller bestämmelser om licens, görs en hänvisning till järnvägssäkerhetslagen när det gäller gemensamt säkerhetsintyg. För järnvägsföretag som bedriver verksamhet enbart inom järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem är det dock tillräckligt med ett tillstånd – ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd – enligt den lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 85 f.

Krav för utfärdande av licens

2 § En licens ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämpligt att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och
3. genom en försäkring eller motsvarande kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i första stycket får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och vilken verksamhet som licensen gäller för.

En licens eller ett annat motsvarande tillstånd som är utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

I paragrafen regleras vilka krav som gäller för att en licens ska beviljas och licensens geografiska giltighet. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 17–23 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 2 § järnvägslagen.

Av *första stycket* framgår de krav som ska vara uppfyllda för att en licens ska beviljas (jämför artikel 18 i direktiv 2012/34/EU). I stycket görs i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen vissa begränsade och i huvudsak redaktionella ändringar. Prövningen ska göras i förhållande till den verksamhet som järnvägsföretaget avser att bedriva enligt 1 § och som anges i ansökan. Det handlar exempelvis om järnvägsföretaget avser att bedriva gods- eller persontrafik, på vilka nät trafiken ska bedrivas och i vilken omfattning. Samtliga krav som anges i paragrafen ska vara uppfyllda för att en sökande ska beviljas licens.

Andra stycket motsvarar i sak hittillsvarande 3 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen. Tillsynsmyndigheten ska i licensen ange på vilket sätt kraven har anpassats och för vilken verksamhet som licensen gäller.

Tredje stycket motsvarar hittillsvarande 3 kap. 2 § tredje stycket järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 87 f. och prop. 2014/15:120 s. 46.

Omprövning av licens

3 § En licens ska omprövas om verksamheten förändras på något väsentligt sätt.

Licensinnehavaren är skyldig att på förhand anmäla sådana förändringar som avses i första stycket till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen reglerar omprövning av licenser. Paragrafen genomför artikel 24.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 3 kap. 9 § andra och tredje styckena järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att en licens ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. En väsentlig förändring kan exempelvis vara att företaget bedriver godstrafik och ska utvidga verksamheten till att även omfatta persontrafik eller att omfattningen av verksamheten väsentligt ska utvidgas. Ett av de krav som uppställs för att erhålla en licens gäller försäkring eller motsvarande som kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan följa av verksamheten (se 2 § första stycket 3). Genom en omprövning ska t.ex. säkerställas att denna försäkring är tillräcklig för den verksamhet som järnvägsföretaget avser att bedriva. Hur omfattande omprövning som i det enskilda fallet krävs avgörs av tillsynsmyndigheten.

Av *andra stycket* framgår att järnvägsföretaget är skyldigt att på förhand anmäla sådana förändringar som kan kräva omprövning av licensen enligt första stycket. Det framgår av 1 § att järnvägsföretag är skyldiga att inneha en licens för den verksamhet som bedrivs.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Återkallelse av licens

4 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,

2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 kap. 3 § andra stycket, eller

3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använt licensen.

I paragrafen anges när tillsynsmyndigheten får återkalla en licens. Genom paragrafen genomförs artikel 23.2 och 23.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen skiljer sig från motsvarande paragraf i järnvägslagen som avsåg samtliga tillstånd som reglerades i den lagen. I förevarande lag regleras endast licenser. För närvarande finns regler om licens även i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171 om vissa aspekter av förfarandet för tillståndsgivning för järnvägsföretag. I direktiv 2012/34/EU och till direktivet anslutande EU-rättsakter betecknas licens som tillstånd.

Även om en beviljad licens gäller inom EES och i Schweiz omfattar förevarande paragraf om återkallelse av licens endast licenser som har beviljats i Sverige.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 145 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

5 § Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren, ska tillsynsmyndigheten återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

I paragrafen regleras återkallelse av licens vid konkurs eller dylikt. Genom paragrafen genomförs artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen byts begreppet ackordsförfarande ut mot en hänvisning till lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion. Inom insolvensrätten används numera begreppet företagsrekonstruktion.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 145 f.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om omprövning av licenser, om tillfälliga licenser och om tillfällig indragning av licenser.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande om omprövning av licenser, tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 10 § 1 järnvägslagen (2004:519).

Av artikel 23.2 i direktiv 2012/34/EU framgår att tillståndsmyndigheten (i lagen kallad tillsynsmyndigheten, se 1 kap. 3 §) får föreskriva krav om att det ska krävas regelbunden omprövning av licenser och, om så sker, att detta ska innebära krav på omprövning minst vart femte år. Genom bemyndigandet kan regeringen föra vidare en sådan föreskriftsrätt till tillsynsmyndigheten.

Artikel 24 i direktiv 2012/34/EU innehåller bl.a. regler om att tillståndsmyndigheten i vissa fall får bevilja tillfälliga licenser. Det gäller fall då en licens tillfälligt dragits in på grund av bristande regelefterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga. Tillståndsmyndigheten ska då kunna bevilja en tillfällig licens under den tid som järnvägsföretaget omorganiserar, förutsatt att säkerheten inte äventyras. En sådan licens får dock inte vara giltig mer än sex månader. Genom bemyndigandet kan direktivets regler om tillfälliga licenser och tillfällig indragning av licenser genomföras på lägre föreskriftsnivå.

Övervägandena finns i avsnitt 10.1.4, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f. och prop. 2014/15:120 s. 47 f.

3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

Redovisningsskyldighet och bokföring

1 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra verksamheten.

Paragrafen anger att transporttjänster ska redovisas separat ifrån infrastrukturförvaltning i de fall en och samma verksamhetsutövare bedriver båda dessa verksamheter. Genom paragrafen genomförs artikel 6.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 4 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Hur den särskilda redovisningen ska vara utformad för att uppfylla kraven ska framgå av föreskrifter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela med stöd av 6 §.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 100 f. och prop. 2014/15:120 s. 93 f.

2 § Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte föras över till andra verksamheter och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

Paragrafen behandlar krav på särredovisning av gods- och persontransport i vissa fall. Genom paragrafen genomförs artikel 6.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 1 a § järnvägslagen (2004:519).

Hänvisningen i *andra stycket* till EU:s kollektivtrafikförordning är till skillnad från motsvarande hänvisning i järnvägslagen, dynamisk, dvs. avser förordningen utan att ange en viss lydelse. Hänvisningen utgör endast ett förtydligande och en upplysning. Själva förbudet mot att överföra allmänna medel till en verksamhet som medlen inte är ämnade för samt kravet på separat redovisning av allmänna medel finns i EU:s kollektivtrafikförordning.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 93.

3 § Särskilda bestämmelser om

1. redovisning i vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 10 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer och företag eller organ som kontrollerar en tjänsteleverantör finns i 9 kap. 7 §.

Paragrafen innehåller en upplysning om att det i lagen finns ytterligare bestämmelser om redovisning. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Det finns i 5 kap. 10 § regler om redovisning för sådana vertikalt integrerade företag som avses i 5 kap. 1 §. Vidare finns en bestämmelse om separata räkenskaper i 9 kap. 7 § för de fall en tjänsteleverantör står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1.

Offentliggörande av redovisning

4 § Den som är skyldig att särredovisa en verksamhet enligt 1 eller 2 § ska offentliggöra den redovisningen.

Paragrafen innehåller krav på offentliggörande av särredovisning. Genom Paragrafen genomförs delar av artikel 6.1 och 6.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 4 kap. 1 b § järnvägslagen (2004:519).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har enligt 6 § möjlighet att i föreskrifter precisera vilka krav som ska ställas för att en särredovisning ska anses offentliggjord.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2010/11:25 s. 33 f.

Undantag från tillämpningsområdet

5 § Detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldigheten att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 9 kap.

Paragrafen anger de verksamheter som undantas från redovisningsbestämmelserna. Den motsvarar hittillsvarande 4 kap 2 § första och tredje styckena järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* ändras i förhållande till järnvägslagen lydelsen ”till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon” till ”utför museitrafik”. Därigenom ensas begrepps användningen i lagen. Det innebär dock ingen ändring i sak.

I *andra stycket* görs i förhållande till järnvägslagen en språklig ändring genom att ”offentliga medel” ändras till ”allmänna medel”. Även här ensas begreppen och någon ändring i sak är inte avsedd. Stycket gäller verksamhetsutövare som både bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur, men det senare endast i syfte att förse den egna

verksamheten med sådana tjänster som regleras i 9 kap. Genom att spår inom en anläggning för tjänster enligt förevarande lag inte ska anses utgöra järnvägsinfrastruktur (jämför definitionen av järnvägsinfrastruktur i 1 kap. 4 §) behöver inte sådana spår undantas enligt denna paragraf. Det kan dock även i fortsättningen förekomma att det utförs tjänster på spår som utgör järnvägsinfrastruktur, t.ex. fordonsunderhåll som inte utförs i en anläggning för tjänster. Undantaget förs därför över från järnvägslagen, men torde i praktiken få en begränsad tillämpning.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2010/11:25 s. 34 f. och prop. 2014/15:120 s. 93 f.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om redovisning och bokföring enligt 1 och 2 §§.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande. Den motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 3 § 1 järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet möjliggörs för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om redovisnings- och bokföringsskyldighet som föreskrivs i 1 och 2 §§. Genom bemyndigandet kan t.ex. regleringen om bokföring i bilaga VIII till direktiv 2012/34/EU genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag.

Övervägandena finns i avsnitt 14.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 95 f.

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Tillämpningsområde

1 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska inte tillämpa detta kapitel i den utsträckning som det finns avvikande bestämmelser i 5 kap.

Paragrafen innehåller ett undantag för infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag från bestämmelserna i förevarande kapitel i de fall det finns bestämmelser i 5 kap. som anger eller innebär något annat. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 7–7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av paragrafen följer vilka infrastrukturförvaltare som är skyldiga att tillämpa bestämmelserna i kapitlet. Utgångspunkten är att kapitlet innehåller krav som riktar sig till samtliga infrastrukturförvaltare, även infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag. I 5 kap. regleras krav på vertikalt integrerade företag och vad som gäller för infrastrukturförvaltare i sådana företag. Vilka företag som är vertikalt integrerade företag framgår av 5 kap. 1 §. I den mån det finns bestämmelser i 5 kap. som inte överensstämmer med dem som anges i förevarande kapitel, ska 5 kap. ges företräde. Som exempel kan nämnas 4 § första stycket i förevarande kapitel, som anger att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara ledamot i ett järnvägsföretag styrelse. I de fall ett vertikalt integrerat företag utgörs av

en och samma juridiska person (se 5 kap. 1 § tredje stycket) kan det kravet inte efterlevas.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1 och 14.4.2.

Grundläggande skyldighet

2 § En infrastrukturförvaltare ska behandla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt.

I paragrafen regleras den grundläggande skyldigheten för infrastrukturförvaltare att behandla alla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Paragrafen genomför del av artiklarna 7–7d och 39.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen innehåller det grundläggande kravet att järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet ska behandlas opartiskt och icke-diskriminerande. Övriga bestämmelser i kapitlet syftar till att säkerställa ett oberoende som ger förutsättningar för att upprätthålla en sådan opartiskhet och icke-diskriminering i fråga om t.ex. kapacitetstilldelning och uttag avgifter vid förvaltarens järnvägsnät. Med andra sökande av infrastrukturkapacitet avses de som organiserar trafik utan att själva utföra den, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (persontrafik) och speditörer (godstrafik).

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1.

Infrastrukturförvaltares organisation och oberoende

3 § En infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att den i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Paragrafen reglerar infrastrukturförvaltares organisation och oberoende. Genom paragrafen genomförs artikel 7.2, 7a.1 och del av artikel 7a.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Första stycket anger att en infrastrukturförvaltare ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från järnvägsföretag. Detta innebär t.ex. att en infrastrukturförvaltare inte får ingå i samma juridiska person som ett järnvägsföretag. Dock är vertikalt integrerade företag tillåtna, se 5 kap. 1 §.

Andra stycket gäller en infrastrukturförvaltares oberoende vid utövande av de väsentliga uppgifterna, som utgörs av beslutsfattande om tilldelning av infrastrukturkapacitet och beslutsfattande som rör uttag av avgifter (se definitionen av begreppet i 1 kap. 4 §). Av stycket följer att en infrastrukturförvaltare ska vara organiserad i en struktur som säkerställer att beslutsfattandet i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra som ansöker om infrastrukturkapacitet. Detta innebär bl.a. att sådana aktörer inte får ha ett avgörande inflytande över en infrastrukturförvaltare när det gäller de

väsentliga uppgifterna. Genom stycket ska det förhindras att beslut om kapacitetstilldelning och tillträdesvillkor fattas eller påverkas av någon som kan ha ett intresse av att förhindra tillträde till infrastrukturen för en konkurrent.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1.

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

4 § En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och de befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

I paragrafen regleras krav på oberoende för infrastrukturförvaltares styrelseledamöter och för vissa befattningshavare hos förvaltaren. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 7.1, 7.3 och 7a.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att styrelseledamöter i en infrastrukturförvaltares styrelse inte får vara påverkade av intressekonflikter utan ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter (persontrafik) och speditörer (godstrafik). Det anges särskilt att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse. Detta förbud gäller dock inte i vertikalt integrerade företag, se kommentaren till 1 § andra stycket. Bestämmelsen om krav på styrelseledamöter riktar sig i första hand till dem som utser styrelseledamöter i infrastrukturförvaltarens styrelse och till styrelseledamöterna. I Trafikverket, som är en myndighet och förvaltare av det statliga järnvägsnätet, utser regeringen styrelseledamöterna.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare ska säkerställa att personer som rapporterar direkt till styrelsen och befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna (dvs. beslutsfattande om tilldelning av kapacitet och beslutsfattande som rör uttag av avgifter, se definitionen i 1 kap. 4 §) inte påverkas av intressekonflikter och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Som exempel på personer hos Trafikverket som för närvarande rapporterar till styrelsen kan nämnas verkets generaldirektör och chefen för internrevisionen. Befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter skulle hos Trafikverket kunna vara cheferna för avdelningarna som ansvarar för kapacitetstilldelningen

respektive banavgiftsmodellen. Detta kan dock variera beroende på hur arbetet organiseras.

Enligt *tredje stycket* ska infrastrukturförvaltare också säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.2.

Krav på opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

5 § En infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll inte är påverkade av någon personlig, ekonomisk eller yrkesmässig intressekonflikt i förhållande till järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet och att de agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

I paragrafen regleras bl.a. krav på icke-diskriminering vid infrastrukturförvaltarens trafikledning och planering av underhåll. Genom paragrafen genomförs artikel 7b.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* uppställs krav på en infrastrukturförvaltare att utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Syftet är att undvika snedvridning av konkurrensen genom att alla järnvägsföretag och andra sökande ges samma insyn och möjlighet att påverka trafikledning och planeringen av underhåll.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhållet agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Stycket riktar sig mot infrastrukturförvaltaren. Trafikledning och planering av underhåll ingår i de uppgifter som en infrastrukturförvaltare ska ansvara för. Detta hindrar dock inte att det kan överlåtas till någon annan att sköta dessa uppgifter. Till exempel sköter Trafikverket för närvarande trafikledningen för trafiken på Arlandabanan och på Öresundsbron. Ansvar enligt nu aktuell paragraf ligger dock alltid hos den som är infrastrukturförvaltare för järnvägsnätet.

Begreppet underhåll används i paragrafen i vid bemärkelse och avser alla slags infrastrukturarbeten som leder till kapacitetsrestriktioner, t.ex. även moderniseringar och ombyggnationer (jämför kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde).

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.3.

Uppdrag åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

6 § En infrastrukturförvaltare får uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

1. opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan säkerställas,

2. kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet kan skyddas, och

3. den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

I paragrafen regleras förutsättningar för att en infrastrukturförvaltare ska få uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 7c.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med drift av järnvägsinfrastruktur avses enligt 1 kap. 4 § beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter samt trafikledning (jämför artikel 2.2b i direktiv (EU) 2016/2370). Det krav som gäller för infrastrukturförvaltare i fråga om opartiskhet och icke-diskriminering ska upprätthållas även om någon annan sköter dessa uppgifter. Kommersiellt känslig information från järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet ska också skyddas. En infrastrukturförvaltare får inte uppdra åt ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller som kontrolleras av ett järnvägsföretag att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen (se i fråga om kontroll kommentaren till 5 kap. 1 §). Det är dock tillåtet för en infrastrukturförvaltare att uppdra åt ett sådant företag att sköta andra uppgifter, som inte avser driften av järnvägsinfrastrukturen, t.ex. underhåll av järnvägsinfrastrukturen.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.4.

Samarbetsavtal

7 § En infrastrukturförvaltare får ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Ett samarbetsavtal ska syfta till att skapa fördelar för transportkunderna, såsom sänkta kostnader och förbättrad prestanda på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

Infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal, ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen reglerar förutsättningarna för infrastrukturförvaltare att ingå samarbetsavtal med järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av *första stycket* framgår att en infrastrukturförvaltare har rätt att ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag. Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå ett sådant avtal, ska det ske på ett icke-diskriminerande sätt. Det betyder att samtliga järnvägsföretag på den del av järnvägsnätet som är föremål för ett samarbetsavtal ska behandlas lika. Stycket kan i det avseendet jämföras med ramavtal som infrastrukturförvaltare kan ingå med järnvägsföretag eller andra sökande

(se 7 kap. 25 §). Samarbetsavtalen ska syfta till att förbättra villkoren för transportkunderna, vilket kan möjliggöras t.ex. genom att sänka kostnaderna eller förbättra prestandan på den del av nätet som avtalet avser. Med transportkunder avses de som köper en transporttjänst, dvs. passagerare eller godstransportköpare.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla detta till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtalen och ska, om lämpligt, lämna rekommendationer om att avtalen bör ändras eller upphävas. Detta regleras i 10 kap. som handlar om tillsyn (se kommentaren till 10 kap. 9 §).

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.5.

Finansiella krav

Intäkter

8 § Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur får endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

I paragrafen regleras hur intäkter från infrastrukturförvaltning får användas. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.1 (jämför även skäl 17) i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur endast får användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten. Genom bestämmelsen hindras ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden (korssubventionering).

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.6.

Lån

9 § En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt ge lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Paragrafen innehåller ett låneförbud mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.2 och 7d.3 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare inte får direkt eller indirekt ge ett lån till ett järnvägsföretag eller ta emot ett lån från ett järnvägsföretag. Syftet är att förhindra otillbörliga ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Att indirekt ge eller ta emot ett lån kan t.ex. ske via en bulvan. Med att indirekt ge ett lån avses normalt inte att en infrastrukturförvaltare beviljar anstånd med betalning av banavgifter eller dylikt.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.6.

Bemyndigande

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande i anslutning till 4 kap. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom paragrafen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende. Bemyndigandet är vitt. Kapitlet avser krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Genom bemyndigandet kan ytterligare sådana krav ställas på lägre föreskriftsnivå.

Övervägandena finns i avsnitt 14.3.1.

5 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag

Vertikalt integrerade företag

1 § Med ett vertikalt integrerat företag avses att

1. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,

2. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller

3. en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Med sådan kontroll som avses i första stycket avses detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer. Däremot avses inte sådan kontroll som utövas av staten över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som är oberoende av varandra.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är separata juridiska personer, där minst en avdelning utför uppgifter som infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster.

I paragrafen definieras vad som avses med ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs första och andra styckena i artikel 3.31 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med vertikal integration avses i förevarande lag organisatoriska modeller som innebär att förvaltning av infrastruktur och trafikutövning hanteras inom samma organisation på det sätt som anges i denna paragraf. Begreppet företag används i paragrafen i vid bemärkelse och innefattar mer än bolag, t.ex. även föreningar. Paragrafen ska ses mot bakgrund av huvudregeln i 4 kap. 3 §, enligt vilken en infrastrukturförvaltare bl.a. ska vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag (jämför hittillsvarande 6 kap. 2 § järnvägslagen).

Första stycket innehåller tre olika organisatoriska modeller som utgör vertikalt integrerade företag. Det gäller företag där infrastrukturförvaltaren antingen (1) kontrolleras av ett företag som även kontrollerar järnvägsföretag, (2) eller kontrolleras av ett järnvägsföretag, eller (3) där

infrastrukturförvaltaren kontrollerar ett järnvägsföretag. I samtliga tre fall gäller att järnvägsföretaget i fråga utför trafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät. Endast järnvägsföretag som har som en huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik eller dragkraft för sådan trafik träffas av paragrafen (jämför 1 kap. 6 §).

Enligt *andra stycket* avses med kontroll i paragrafen detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (den s.k. koncentrationsförordningen). Med kontroll avses dock inte sådan kontroll som utövas av staten genom regeringen över både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. För svenskt vidkommande innebär detta att Trafikverket, som infrastrukturförvaltare, och de statligt ägda järnvägsföretagen tillsammans inte utgör ett vertikalt integrerat företag.

Hänvisningen till förordning (EG) nr 139/2004 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Enligt *tredje stycket* kan ett vertikalt integrerat företag också utgöra en och samma juridiska person. I dessa fall krävs dock att denna juridiska person är organiserad i klart avgränsade avdelningar, där minst en avdelning är infrastrukturförvaltare och en eller flera andra avdelningar tillhandahåller transporttjänster. Om företaget inte uppfyller kravet om klart avgränsade avdelningar, är det inget vertikalt integrerat företag och huvudregeln om organisatorisk och juridisk åtskildhet i 4 kap. 3 § gäller.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.1.

Grundläggande skyldigheter i ett vertikalt integrerat företag

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

2 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska vara en egen juridisk person. Detta krav gäller dock inte i sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket.

I paragrafen regleras krav på juridisk åtskildhet mellan olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs del av artikel 3.31 och 7.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag.

Enligt paragrafen ska infrastrukturförvaltaren i sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § första stycket 1–3 vara en egen juridisk person. Det innebär att infrastrukturförvaltaren inte får ingå i samma juridiska person som någon av de andra enheterna i det vertikalt integrerade företaget. Detta gäller dock inte för sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.3.

Väsentliga uppgifter

3 § Andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag får inte ha ett avgörande inflytande över de väsentliga uppgifterna.

Paragrafen reglerar infrastrukturförvaltares oberoende vid utövande väsentliga uppgifter. Genom paragrafen genomförs artikel 7.1 andra

stycket i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får låta de andra enheterna inom företaget ha ett avgörande inflytande över beslut som infrastrukturförvaltaren fattar och som rör de väsentliga uppgifterna, dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och beslutsfattande som rör avgiftsuttag (se 1 kap. 4 §).

Begreppet enhet har i bestämmelserna om vertikalt integrerade företag en vid betydelse och kan t.ex. vara bolag, föreningar och, när det gäller sådana vertikalt integrerade företag som avses i 1 § tredje stycket, avdelningar.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.3.

Särskilda krav på styrelseledamöter och vissa befattningshavare

4 § En infrastrukturförvaltare i ett vertikalt integrerat företag ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och en befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får en ersättning som grundar sig på det finansiella resultatet för andra enheter i det vertikalt integrerade företaget.

Paragrafen reglerar utformningen av ersättningar till styrelseledamöter och vissa andra befattningshavare hos infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen ska infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag säkerställa att ledamöterna i förvaltarens styrelse och den befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna, dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och beslutsfattande som rör avgiftsuttag (se definitionen i 1 kap. 4 §) inte får någon ersättning som grundas på ett järnvägsföretags resultat eller resultatet för någon annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget. Som ersättning räknas också en bonus. Av artikel 7.4 i direktivet framgår att sådana personer får erbjudas incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet. Detta förbjuds inte av förevarande paragraf och regleras inte särskilt.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.4.

Uppdrag åt en annan enhet att sköta de väsentliga uppgifterna i ett vertikalt integrerat företag

5 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren utföra de väsentliga uppgifterna endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Paragrafen anger förutsättningar för att en infrastrukturförvaltare ska få låta en annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget utföra väsentliga uppgifter. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 7c.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag utföra de väsentliga uppgifterna, dvs. beslutsfattande om kapacitetstilldelning och beslutsfattande som rör avgiftsuttag (se definitionen i 1 kap. 4 §). En förutsättning för detta är dock att den enheten endast utför sådana uppgifter. Det kan t.ex. gälla i de fall som det vertikalt integrerade företaget har ett särskilt avgifts- eller kapacitetstilldelningsorgan.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.5.

Finansiella krav och krav på finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag

Vinstutdelning

6 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna vinstutdelning i fråga om en vinst som har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till en ägare som utövar kontroll över både infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget.

Paragrafen anger begränsningar för utdelning av vinst. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.1 och skäl 18 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag.

Paragrafen innebär att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får lämna vinstutdelning till en ägare om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag i det vertikalt integrerade företaget, dvs. en sådan organisatorisk modell som avses i 1 § första stycket 1. En infrastrukturförvaltare får däremot lämna utdelning till en sådan ägare om utdelningen inte har genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastruktur.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.6.

Lån

7 § Ett lån mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag är tillåtet endast om låneavtalet ingås på marknadsmässiga villkor.

Paragrafen reglerar förutsättningar för att en enhet inom ett vertikalt integrerat företag ska få ge lån till en annan enhet i företaget. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.4 och 7d.5 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen är lån tillåtna inom ett vertikalt integrerat företag, även mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som båda ingår i företaget. En förutsättning är dock att det ingås på marknadsmässiga villkor. Med marknadsmässiga villkor avses att lånet betalas ut och betalas av till marknadsräntor och villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil. Paragrafen påverkar inte den civilrättsliga giltigheten av ett lån.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.7.

Tjänster

8 § Om en enhet i ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller en tjänst åt infrastrukturförvaltaren i det vertikalt integrerade företaget, ska tjänsten regleras genom ett avtal och tillhandahållas till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att utföra tjänsten och en rimlig vinst.

Paragrafen reglerar på vilka villkor enheter i ett vertikalt integrerat företag får utföra tjänster åt infrastrukturförvaltaren i samma vertikalt integrerade företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.6 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen innebär att det är tillåtet för andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag att tillhandahålla tjänster till en infrastrukturförvaltare som ingår i samma vertikalt integrerade företag. Det krävs dock att sådana tjänster omfattas av ett avtal och utförs till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinst. Paragrafen riktar sig till skillnad från flertalet bestämmelser i kapitlet inte enbart till infrastrukturförvaltaren utan även till de andra enheterna i det vertikalt integrerade företaget. Med tjänster avses tjänster i mer allmän mening än enbart sådana järnvägstjänster som regleras i 9 kap. (grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extratjänster).

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.8.

Skulder

9 § En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas faktiskt och redovisningsmässigt åtskilda från andra enheters skulder i samma vertikalt integrerade företag.

Paragrafen innebär krav på att infrastrukturförvaltarens skulder hålls åtskilda från övriga enheters skulder i samma vertikalt integrerade företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.7 (jämför skäl 17) i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Kraven gäller både för den faktiska och redovisningsmässiga hanteringen av skulder. Varje enhet ska betala av sina skulder. Genom paragrafen undviks snedvridning av konkurrensen på marknaden till följd av korssubventionering.

Se kommentaren till 3 § i fråga om begreppet enhet.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.7.

Redovisning

10 § Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 6–9 §§ och 4 kap. 7 och 8 §§ samt föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser kan kontrolleras.

Redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna mellan olika enheter i det vertikalt integrerade företaget genom att olika verksamheter redovisas separat.

Paragrafen innehåller krav på redovisningen i ett vertikalt integrerat företag. Genom paragrafen genomförs artikel 7d.8 i direktiv 2012/34/EU,

i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att redovisningen i ett vertikalt integrerat företag, dvs. för alla enheter i företaget, ska utformas så att de finansiella kraven i lagen och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen kan kontrolleras.

I *andra stycket* anges att redovisningen ska ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna i det vertikalt integrerade företaget. Även i de fall det vertikalt integrerade företaget består av endast en juridisk person (se 1 § tredje stycket) ska olika verksamheter redovisas separat så att det kan kontrolleras att regelverket efterlevs. Stycket är av betydelse för tillsynsmyndigheten vid utövande av tillsyn enligt 10 kap. (jämför artikel 56.12 i direktiv 2012/34/EU i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370).

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.9.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
2. överlåtelse av infrastrukturförvaltares uppgifter till en annan enhet i samma vertikalt integrerade företag, och
3. gemensamma informationssystem och hur känslig information ska hanteras i vertikalt integrerade företag.

I paragrafen införs en rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vissa krav i 5 kap. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Bestämmelserna i 5 kap. är nya och saknar motsvarighet i järnvägslagen. Genom bemyndigandet i *punkt 1* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter om infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag (jämför 4 kap. 10 §).

Bemyndigandena i *punkt 2* och *3* avser att möjliggöra genomförande på lägre föreskriftsnivå av de delar av artiklarna 7–7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370, som inte genomförs i förevarande kapitel.

Övervägandena finns i avsnitt 14.4.3, 14.4.5 och 14.4.10.

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Trafikeringsrätt

1 § Ett järnvägsföretag som har sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Även andra fysiska eller juridiska personer som har sin hemvist eller sitt 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 7 kap. 9 §, har rätt att på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt första och andra styckena gäller även på privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

I paragrafen anges vilka som har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät. Genom paragrafen genomförs artikel 10.1 och 10.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 5 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Första och andra styckena motsvarar första och andra styckena i hittillsvarande 5 kap. 2 § järnvägslagen med tillägget att tillträdet ska beviljas på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor. Genom tillägget slås fast att järnvägsföretag och andra sökande har trafikeringsrätt på sådana villkor även i de fall infrastrukturförvaltaren undantas från 7 och 8 kap., som reglerar kapacitetstilldelningsprocessen respektive avgiftsuttag och där dessa krav om icke-diskriminering m.m. framgår (jämför 1 kap. 9 och 10 §§).

Tredje stycket är nytt i förhållande till järnvägslagen. Första och andra styckena reglerar trafikeringsrätten på svenska järnvägsnät. Privatägda anslutningslinjer och sidospår ingår enligt 1 kap. 4 § inte i ett järnvägsnät, eftersom det i den definitionen av järnvägsnät hänvisas till begreppet järnvägsinfrastruktur. Privata anslutningslinjer och sidospår undantas uttryckligt från definitionen av järnvägsinfrastruktur. Trots detta ska tillträdet till sådana spår enligt 1 kap. 7 § och förevarande paragraf vara öppet om det krävs för tillträde till en anläggning för tjänster (jämför skäl 12 i direktiv 2012/34/EU). För förvaltningen av sådana spår gäller endast 6 kap. i lagen, dvs. reglerna om öppet tillträde och trafikeringsrätt.

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2014/15:120 s. 38 f.

2 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver dem som anges i 1 §, har rätt att utföra eller organisera trafik.

I paragrafen anges vem som bestämmer vilka som har trafikeringsrätt på ett visst järnvägsnät utöver dem som ges trafikeringsrätt genom lagen. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 5 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 103 f.

Undantag för viss järnvägsinfrastruktur

3 § Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 1 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd för stads- och förortstrafik.

I paragrafen regleras undantag från trafikeringsrätten enligt 1 § för viss järnvägsinfrastruktur. Genom paragrafen genomförs den möjlighet att undanta viss järnvägsinfrastruktur från den trafikeringsrätt som framgår av artikel 2.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 5 kap. 4 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Enligt motsvarande paragraf i järnvägslagen har även andra typer av järnvägsnät och järnvägsinfrastruktur varit undantagna från rätten att

utföra och organisera trafik. Det gäller fristående nät enbart avsedda för person- och museitrafik, s.k. industrispår samt spår inom anläggningar för tjänster. Ingen ändring i sak är avsedd, men i förevarande lag undantas dessa nät och spår redan genom begränsningar i lagens tillämpningsområde (1 kap. 5 § 2 och 3 samt 8 §).

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2014/15:120 s. 53 f. och 131.

Bemyndigande

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

I paragrafen anges att regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar för trafiken på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Genom paragrafen utnyttjas möjlighet att undanta offentlig-privata partnerskap i artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 5 kap. 2 c § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen skiljer sig åt från hittillsvarande reglering i järnvägslagen endast genom att den inte innehåller någon begränsning i föreskriftsrätten när det gäller internationell persontrafik. Det innebär dock inte någon ändring i sak utan har att göra med direktivets reglering och möjligheter att meddela undantag, som genom direktiv (EU) 2016/2370 har utvidgats såvitt gäller verksamhet som bedrivs med stöd av avtal om offentlig-privata partnerskap.

Övervägandena finns i avsnitt 15.1.2, jämför prop. 2008/09:176 s. 18 f. och 38 f.

7 kap. Infrastrukturkapacitet

Grundläggande skyldigheter

1 § En infrastrukturförvaltare ska behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som har rätt att utföra eller organisera trafik. Infrastrukturförvaltaren ska på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och mot en avgift tilldela den sökande infrastrukturkapacitet i enlighet med denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som en sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- eller driftsförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU framgår en tidsplan som förvaltaren ska följa vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten.

I paragrafen regleras delar av de grundläggande skyldigheter som infrastrukturförvaltare har i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 13.1, 17.4, 29.4, 38.1, 39.1, 39.2, 41.1, 42.7, 43.1 och 44.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Tredje stycket ändras i förhållande till motsvarande bestämmelse i järnvägslagen. En infrastrukturförvaltare ska iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som framgår av bilaga VII till direktiv

2012/34/EU. Europeiska kommissionen har genom ett delegerat beslut ersatt bilagan (kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde). För närvarande utgörs därför bilaga VII av det delegerade beslutet. Av beslutet framgår både tidsplanen för tilldelningsförfarandet och för planering av kapacitetsbegränsningar på grund av banarbeten vid järnvägsnätet, t.ex. underhåll av infrastrukturen. Det delegerade beslutet är direkt tillämpligt och hänvisningen till bilaga VII är av upplysningskaraktär. Hänvisningen till bilagan är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser bilagan i direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1 och 15.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 109 f. och 116 f.

2 § 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 samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får, efter samråd med berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att infrastrukturen har reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur, om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

I paragrafen regleras ytterligare delar av de grundläggande skyldigheterna för infrastrukturförvaltare i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs artiklarna 45.2, 47.4, 48.2 och 49.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 109 f. och 116 f. och prop. 2014/15:120 s. 105.

3 § En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik ska särskilt beaktas.

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltares skyldighet att samarbeta med andra infrastrukturförvaltare i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 40.1, 43.3 och 47.5 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Minimipaket av tillträdestjänster

4 § En infrastrukturförvaltare ska ge dem som har tilldelats infrastrukturkapacitet rätt att använda denna kapacitet. Vidare ska dessa på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ges tillgång till:

1. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar,

2. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarerings samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
3. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg, där det finns tillgång till sådan, och
4. all övrig information som behövs för att utföra den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

I paragrafen anges vad som ingår i det s.k. minimipaketet av tillträdestjänster. Genom paragrafen genomförs artikel 13.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaketet av tillträdestjänster som anges i punkt 1 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU (artikel 13.1). I bilagan görs skillnad mellan minimipaketet av tillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster, tilläggstjänster och extratjänster. Minimipaketet innehåller de tjänster som är nödvändiga för att framkomlighet på infrastrukturen ska kunna planeras och utnyttjas av den organisatör eller utförare av järnvägstrafik som tilldelas ett tågläge. Enligt bilagan ingår i minimipaketet av tillträdestjänster även behandling av ansökningar om infrastrukturkapacitet. Skyldigheten för infrastrukturförvaltare att behandla ansökningar om infrastrukturkapacitet från dem som har rätt att utföra och organisera trafik anges i 1 §.

Med uttrycket minimipaketet av tillträdestjänster tydliggörs gränsdragningen mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet (av infrastrukturförvaltare) och tillhandahållande av tjänster (av tjänsteleverantörer). Uttrycket minimipaket av tillträdestjänster används även i 8 kap. 3 § i fråga om avgifter för sådana tjänster.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.2.

Verksamhetsplan

5 § En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel 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, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

I paragrafen regleras en skyldighet för vissa infrastrukturförvaltare att ha en verksamhetsplan. Genom paragrafen genomförs artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 1 a § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 84 f.

6 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 9 § första stycket ska undantas från kravet i 5 § på att upprätta en verksamhetsplan.

I paragrafen regleras en möjlighet till undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan för vissa infrastrukturförvaltare. Genom paragrafen

genomförs artikel 2.3 a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Som framgår av 5 § gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan endast infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Genom den förevarande paragrafen kan tillsynsmyndigheten undanta den som förvaltar lokala lågtrafikerade linjer från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.

Det kan noteras att om endast ett järnvägsföretag använder sådan infrastruktur som avses i paragrafen kan tillsynsmyndigheten enligt 1 kap. 9 § undanta infrastrukturförvaltaren från hela 7 och 8 kap. Inget särskilt undantag behövs då enligt denna paragraf.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.3.

Rapportering av avvikelser

7 § För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 28 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från den användning av infrastrukturen som har fastställts i en tågplan och i ett trafikeringsavtal samt orsakerna till sådana avvikelser.

I paragrafen regleras en skyldighet för infrastrukturförvaltare som omfattas av krav på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter att tillhandahålla ett system för avvikelserapportering. Genom paragrafen genomförs artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 4 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 30 f.

Beskrivning av järnvägsnät

8 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

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

I paragrafen finns grundläggande regler om en infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivning. Genom paragrafen genomförs del av artikel 27.1–27.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

9 § En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och en effektiv användning av järnvägsinfrastrukturen. Kraven ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

I paragrafen anges att infrastrukturförvaltare i sin järnvägsnätsbeskrivning får uppställa vissa krav på de sökande för att få delta i kapacitetstilldelningsprocessen. Genom paragrafen genomförs artikel 41.2

i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 38 f.

Tilldelningsförfarande

Ansökan

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

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

I paragrafen regleras bl.a. vem som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet. Genom paragrafen genomförs artikel 44.4 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Infrastrukturkapacitet för banarbeten

11 § Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

I paragrafen anges när infrastrukturförvaltare senast ska ange vilken infrastrukturkapacitet som ska användas för planerade banarbeten. Genom paragrafen genomförs artikel 53.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Senast under tilldelningsförfarandet ska infrastrukturförvaltaren ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren behöver för planerade banarbeten. Något krav på att infrastrukturförvaltaren ska ange detta senast då järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet anger sina behov av kapacitet uppställs inte längre (jämför hittillsvarande paragraf). Som framgår av 1 § tredje stycket ska infrastrukturförvaltaren följa den tidsplan för planering, information och samråd om infrastrukturarbeten som leder till kapacitetsrestriktioner som framgår av bilaga VII till direktiv 2012/34/EU. För närvarande utgörs denna bilaga av Europeiska kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Med banarbeten avses alla slag av infrastrukturarbeten, t.ex. underhåll, moderniseringar och ombyggnationer.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.4., jämför prop. 2003/04:123 s. 118 f.

Förslag till tågplan

12 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt i de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget ska det även anges vilka tåglägen för internationell trafik som planerats tillsammans med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på de sökandes verksamhet och andra förhållanden av betydelse för de sökande.

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

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltares skyldighet att ta fram ett förslag till tågplan. Genom paragrafen genomförs artiklarna 40.5, 45.1, 45.3 och 53.2. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

Den enda skillnaden i sak i förhållande till hittillsvarande paragraf är att det tydliggörs att tidsfristen om en månad för yttrande över tågplanen endast gäller för det första utkastet till plan.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Samordning

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

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare genom samordning ska söka lösa kapacitetskonflikter. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 45.4, 46.1–46.3 och 46.5 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Tågplan

14 § Om ansökningarna kan samordnas, ska infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

I paragrafen anges att infrastrukturförvaltare ska fastställa en tågplan. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Infrastrukturförvaltarens tvistlösning

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

I paragrafen ges infrastrukturförvaltare en skyldighet att tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning. Genom paragrafen genomförs del av artikel 46.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 12 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Överbelastad infrastruktur

16 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren så snart som möjligt förklara den del

av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att uppstå en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepå period, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 13 §.

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltarens skyldighet att under vissa förutsättningar förklara infrastruktur som överbelastad. Genom paragrafen genomförs artikel 47.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Lydelsen av paragrafen ändras i ett avseende i förhållande till hittillsvarande järnvägslag för att bättre överensstämja med artikel 47.1. Enligt den nya lydelsen ska infrastrukturförvaltaren i angiven situation förklara infrastrukturen som överbelastad, medan järnvägslagen anger att infrastrukturförvaltaren får förklara infrastrukturen överbelastad.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.7, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Kapacitetsförstärkningsplan

17 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 16 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltarens skyldigheter när järnvägsinfrastruktur har förklarats som överbelastad. Genom paragrafen genomförs artikel 47.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Extra avgift

18 § Den som betalar en extra avgift enligt 8 kap. 4 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

I paragrafen anges att den som erlägger en extra avgift ska ges företräde i tilldelningsförfarandet. Genom paragrafen genomförs artikel 47.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar 6 kap. 14 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Prioriteringskriterier

19 § Om möjligheten att enligt 8 kap. 4 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

I paragrafen regleras i vilka situationer uppställda prioriteringskriterier ska användas för att avgöra vem som ska tilldelas viss infrastrukturkapacitet. Genom paragrafen genomförs artikel 47.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 15 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Ansökan om tågläge inom gällande tågplan

20 § En infrastrukturförvaltare ska besvara en ansökan om enstaka tåglägen inom en gällande tågplan så snart som möjligt men senast inom fem arbetsdagar. Ansökningar som avser mer än enstaka tåglägen ska besvaras så snart som möjligt.

I paragrafen anges hur snabbt ansökningar om tåglägen inom gällande tågplan ska besvaras. Genom paragrafen genomförs artikel 48.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 16 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt 2 § ska infrastrukturförvaltaren göra en bedömning av behovet av reservkapacitet bl.a. för ansökningar från dem som valt att inte delta i tågplaneprocessen utan i stället ansöker om tåglägen inom gällande tågplan, dvs. genom s.k. ad hoc-ansökningar. I förevarande paragraf regleras infrastrukturförvaltarens skyldigheter att besvara ad hoc-ansökningar. Av paragrafen framgår att infrastrukturförvaltaren, i de fall ansökan avser enstaka tåglägen, ska besvara en sådan så snart som möjligt och senast inom fem arbetsdagar. Som ett tillägg i förhållande till hittillsvarande paragraf i järnvägslagen anges att om ansökan avser mer än enstaka tåglägen, t.ex. större trafikupplägg, ska infrastrukturförvaltaren besvara ansökan så snart som möjligt.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.6, jämför prop. 2003/04:123 s. 190.

Åtgärder vid störningar och liknande

21 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Infrastrukturförvaltaren ska ha en beredskapsplan i detta syfte.

Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och under den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

I paragrafen regleras bl.a. vilka åtgärder som en infrastrukturförvaltare ska vidta vid störningar i järnvägstrafiken och skyldigheten att i detta syfte ha en beredskapsplan. Genom paragrafen genomförs artikel 54.1 och del av artikel 54.2 andra stycket i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 17 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f. och prop. 2014/15:120 s. 110 f.

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

I paragrafen regleras järnvägsföretags skyldigheter att bidra i röjnings- och nödsituationer. Genom paragrafen genomförs del av artikel 54.2 andra stycket i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 18 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Tåglägen

23 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanepериод i tåget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är ett järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplanepериод.

I paragrafen regleras bl.a. för hur lång period ett tågläge får tilldelas samt förbud mot överlåtelse av tågläge. Genom paragrafen genomförs artikel 38.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 19 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116. och prop. 2014/15:120 s. 112 f.

24 § Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har använt tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet ska på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om den låga användningen beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

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

I paragrafen regleras vad som händer när ett tilldelat tågläge inte utnyttjas. Genom paragrafen genomförs artikel 52.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 20 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 116 f.

Ramavtal

25 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet och en infrastrukturförvaltare om användning av infrastrukturen för längre tid än en tågplanepериод (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på något annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre använda infrastrukturen.

I paragrafen regleras begränsningar i ramavtals verkan m.m. Genom paragrafen genomförs artikel 42.1, 42.2 och 42.3 andra stycket i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 21 § järnvägslagen (2004:519).

Närmare villkor och förfaranden som ska gälla för användning av ramavtal finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/545 om förfaranden och kriterier avseende ramavtal för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet. Förordningen är direkt tillämplig.

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 123 f. och prop. 2014/15:120 s. 106 f.

26 § Ett ramavtal ska gälla i fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Avtalet får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 3 § andra stycket gälla i 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl, får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

I paragrafen regleras bl.a. hur lång tid ett ramavtal ska gälla. Genom paragrafen genomförs artikel 42.5 och 42.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 21 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 106 f.

Trafikeringsavtal

27 § I samband med tilldelning av ett tågläge ska infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget eller någon annan sökande av infrastrukturkapacitet ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för användningen av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

I paragrafen regleras krav på ingående av trafikeringsavtal och vilka förhållanden som ska regleras i ett sådant avtal. Genom paragrafen genomförs artikel 28 och 44.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 123 f.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

28 § Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet.

I ett trafikeringsavtal får undantag göras från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,
2. sådana delar av järnvägsnät där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från den användning av infrastrukturen som fastställts i tågplanen och trafikeringsavtalet är obetydlig, och
3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

I paragrafen regleras krav på att ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter samt under vilka förhållanden det är tillåtet att inte tillämpa sådana villkor. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 12 f. och 27 f.

29 § Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska genast underrätta dem med vilka trafikeringsavtal

ingåtts och som är berörda om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

I paragrafen anges att en infrastrukturförvaltare avgör när det inte längre råder sådana normala driftsförhållanden att villkor för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 29 § ska tillämpas. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 22 b § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 28 f.

30 § Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar i järnvägssystemet och för att förbättra järnvägsnätets prestanda.

I paragrafen regleras hur en kvalitetsavgift ska vara utformad. Genom paragrafen genomförs del av artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

Kvalitetsavgifter ska utformas så att båda parter i avtalet vidtar skäligen åtgärder för att minimera driftsstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Detta är ett mer långtgående krav än att enbart förebygga driftsstörningar (jämför hittillsvarande paragraf i järnvägslagen).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.8, jämför prop. 2010/11:25 s. 23 f.

Bemyndigande

31 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning,
2. beskrivning av järnvägsnät, och
3. beredskapsplaner.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 6 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet i *punkterna 1 och 2* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning (tilldelning av infrastrukturkapacitet) och beskrivning av järnvägsnät. Bemyndigandet möjliggör genomförande av direktivet i de delar som bedöms lämpligare att införa i förordning eller myndighetsföreskrifter. Bemyndigandet är vitt och avser t.ex. alla förhållanden som rör kapacitetstilldelningsförfarandet samt vad en järnvägsnätsbeskrivning ska innehålla och hur infrastrukturförvaltare där ska redogöra för t.ex. tillträdesvillkor och avgifter.

Med stöd av bemyndigandet i *punkt 3* kan föreskrifter meddelas om krav på verksamhetsutövare att upprätta och ha beredskapsplaner för olika situationer. Det gäller bl.a. krav på planer för att järnvägsföretag som bedriver persontrafik ska säkerställa att passagerare vid ett allvarligt avbrott i trafiken kan få assistans samt att sådana planer samordnas med andra berörda aktörer, t.ex. infrastrukturförvaltare (jämför artikel 13.a.3 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370).

Övervägandena finns i avsnitt 15.2.1.

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur

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

I paragrafen anges det grundläggande kravet på att de avgifter som infrastrukturförvaltare tar ut för användning av infrastrukturen enligt förevarande kapitel ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Genom paragrafen genomförs artiklarna 29.1–29.3, 31.1 och 31.2 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 129 f.

Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

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

I paragrafen regleras en skyldighet för infrastrukturförvaltare att samarbeta med andra infrastrukturförvaltare. Genom paragrafen genomförs artikel 37.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 1 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 114 f.

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

3 § Avgifter för användning av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 4 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte något annat följer av 4–8 §§.

I paragrafen regleras vilka avgifter som ska tas ut för det s.k. minimipaketet av tillträdestjänster (se 7 kap. 4 §). Genom paragrafen genomförs artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

En infrastrukturförvaltare ska enligt direktivet ta ut banavgifter för att täcka hela eller delar av dennes kostnader. Av artikel 31.3 framgår att infrastrukturförvaltare ska ta ut avgifter som motsvarar de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (s.k. direkta kostnader). I förhållande till hittillsvarande paragraf i järnvägslagen klargörs att de avgifter som infrastrukturförvaltaren ska ta ut endast ska omfatta de direkta kostnaderna för minimipaketet av tillträdestjänster. Hur dessa avgifter ska beräknas och vilka av infrastrukturförvaltarens kostnader som får ligga till grund för avgiften framgår av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.2., jämför prop. 2003/04:123 s. 131 f.

4 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en extra avgift för användning av överbelastad infrastruktur för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 17 §, får den extra avgiften inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Ett sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

I paragrafen regleras en infrastrukturförvaltares möjlighet att ta ut en extra avgift för överbelastad infrastruktur. Genom paragrafen genomförs artikel 31.4 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1 och 15.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 131 f.

5 § Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att

- ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som framförandet av ett tåg orsakar, eller

- ge incitament till att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

En differentiering av avgifterna får inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

I paragrafen ges en infrastrukturförvaltare möjlighet att differentiera avgifter. Genom paragrafen genomförs artiklarna 31.5 och 32.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I första stycket första strecksatsen anges att en infrastrukturförvaltare får differentiera de avgifter som avses i 3 § (direkta kostnader) för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan differentiering ska ske i enlighet med påverkans omfattning. Ett exempel på en kostnad för miljöpåverkan skulle kunna vara externa kostnader för föroreningar som användning av diesellok orsakar.

I första stycket andra strecksatsen anges att en infrastrukturförvaltare får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS som ansluter till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg ERTMS.

I andra stycket anges att en differentiering av avgifterna enligt första eller andra stycket inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.2 och 15.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 131 f.

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

Genom paragrafen ges en infrastrukturförvaltare under vissa förhållanden en möjlighet att ta ut högre avgifter för att uppnå kostnadstäckning. Genom paragrafen genomförs del av artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 137 f.

Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt

7 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än de som följer av 3 och 4 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 3 och 4 §§.

I paragrafen regleras en infrastrukturförvaltares möjlighet att i vissa fall ta ut högre avgifter än vad som annars är tillåtet för att finansiera särskilda infrastrukturprojekt. Genom paragrafen genomförs artikel 32.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 139 f. och prop. 2014/15:120 s. 116.

Rabatt på avgifter

8 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad.

Infrastrukturförvaltaren får även ge rabatt på avgifter som avser ett bestämt infrastrukturasnitt, om rabatten kan hänföras till administrativa kostnadsbesparingar.

En rabatt på avgifter ska tillämpas på lika villkor för alla användare i viss trafik.

I paragrafen regleras när infrastrukturförvaltare får ge rabatter på avgifter. Genom paragrafen genomförs artikel 33.1–33.5 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

Andra stycket är nytt i förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen. En infrastrukturförvaltare får ge rabatt på avgifter för en viss del av infrastrukturen. En förutsättning är att infrastrukturförvaltaren har gjort administrativa kostnadsbesparingar som motsvarar rabatten. Det kan exempelvis göras genom effektivisering av administrationen.

Av *tredje stycket* framgår att rabatter ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt genom att alla användare i viss trafik ska ges likvärdiga rabatter. Detta gäller även enligt hittillsvarande paragraf i järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 140.

Bokningsavgifter

9 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har använts.

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltares möjlighet att ta ut en avgift för infrastrukturkapacitet som tilldelats en sökande men inte utnyttjats. Genom paragrafen genomförs artikel 36 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

En infrastrukturförvaltare får ta ut en s.k. bokningsavgift för kapacitet som har begärts och tilldelats men inte utnyttjats. Till skillnad från regleringen i järnvägslagen begränsas inte längre bokningsavgiften till att motsvara hela eller en del av den avgift som betalats för tågläget. I stället används lydelsen från direktivet – ”en lämplig avgift”. Genom paragrafen ska ett effektivt nyttjande av infrastrukturen främjas.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 142.

Avgifter för museitrafik

10 § En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgifter enligt 3 § av den som bedriver museitrafik på järnväg på ideell grund.

Paragrafen reglerar undantag från kravet i 3 § på att ta ut avgift för användning av infrastrukturkapacitet för museitrafik. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2006/07:45 s. 96 f.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag från avgifter,
2. avgiftssamarbete enligt 2 §, och
3. analyser av marknadssegment enligt 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 7 kap. 10 § 1 och 2 järnvägslagen (2004:519).

Till skillnad från regleringen i järnvägslagen får föreskrifter meddelas om undantag från avgifter enligt kapitlet. Genom bemyndigandet skapas viss flexibilitet i regelverket för oförutsedda händelser, jämför t.ex. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet, enligt vilken medlemsstaterna får besluta att infrastrukturförvaltarna inte ska ta ut vissa avgifter.

Övervägandena finns i avsnitt 15.3.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 114 f. och 116 f.

9 kap. Tjänster

Grundläggande tjänster

1 § En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster) till järnvägsföretag och andra som ansöker om det.

De anläggningar som avses i första stycket är

1. stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, däribland faciliteter för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,
2. godsterminaler,
3. rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling,
4. sidospår för uppställning,
5. underhållsanläggningar, dock inte anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,
6. andra tekniska anläggningar än de som avses i 5 samt anläggningar för rengöring och tvätt,
7. hamnanläggningar med järnvägsanslutning, och
8. bränsledepåer.

Som en grundläggande tjänst avses också tillhandahållande av hjälpmedel för olycksundsättning.

I paragrafen regleras grundläggande tjänster. Genom paragrafen genomförs artikel 13.2 och punkt 2 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska en tjänsteleverantör bevilja tillträde till anläggningar för sådana tjänster som räknas upp i andra och tredje styckena, de s.k. grundläggande tjänsterna, på icke-diskriminerande villkor. Att ges tillträde till en anläggning för tjänster innefattar en rätt att nyttja spåren i anläggningen. Med andra som ansöker om tillträde till en grundläggande tjänst avses andra aktörer än järnvägsföretag som utför eller organiserar trafik.

I *andra stycket* listas de anläggningar för tjänster där grundläggande tjänster tillhandahålls. Listan överensstämmer i allt väsentligt med den uppräknade som finns i bilaga II punkt 2 till direktiv 2012/34/EU, dock med vissa språkliga förtydliganden. Till skillnad från motsvarande paragraf i järnvägslagen regleras hjälpmedel för olycksundsättning i ett *tredje stycke*, eftersom det inte är fråga om en tjänst som kan hänföras till en anläggning för tjänster.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 63 f. och s. 66.

2 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom rimlig tid.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska i förekommande fall och om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

I paragrafen regleras bl.a. skyldigheten för tjänsteleverantörer av grundläggande tjänster att så långt möjligt tillhandahålla sina tjänster till alla dem som ansöker om att få tillgång till dessa. Genom paragrafen genomförs artikel 13.4 och delar av artikel 13.5 i direktiv 2012/34/EU.

Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 a § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 71 f.

3 § Om en anläggning för tjänster som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande av tjänst har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för ett annat ändamål.

Paragrafen innehåller en skyldighet för den som innehar en anläggning för grundläggande tjänster som står oanvänd att under vissa förutsättningar offentliggöra möjligheten att hyra eller leasa anläggningen. Genom paragrafen genomförs artikel 13.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 b § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 70 f.

Tilläggstjänster och extratjänster

4 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan som ansöker om en sådan tjänst är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

Tilläggstjänster är

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

Extratjänster 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.

I paragrafen uppställs bl.a. en skyldighet för den som tillhandahåller en tilläggstjänst eller extratjänst att tillhandahålla tjänsten på icke-diskriminerande villkor. Genom paragrafen genomförs artikel 13.7 och 13.8 samt punkt 3 och 4 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 6 kap. 23 c § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 73 f.

Tillträde för genomfartstrafik

5 § Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan genomfartstrafik.

I paragrafen behandlas tillträde till spår för genomfartstrafik inom en anläggning för tjänster. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I en anläggning för tjänster kan det finnas flera tjänstetillhandahållare och spårinnehavare. Spår inom en anläggning för tjänster är inte att anse som järnvägsinfrastruktur (se 1 kap. 4 §). Spåren inom en anläggning för tjänster omfattas därför inte av bestämmelserna om rätt till tillträde och avgifter för järnvägsinfrastruktur. Paragrafen innebär att för genomfartstrafik som är nödvändig för att nå en anläggning för tjänster, ska berörda tjänsteleverantörer genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde. Paragrafen aktualiseras i konfliktsituationer. Det kan gälla en tjänsteleverantör som behöver genomfartsspåret för sin egen verksamhet, t.ex. för att sälja tjänsten uppställning, och ett järnvägsföretag som behöver använda samma spår för att nå en annan anläggning för tjänster. Paragrafen anger att tjänsteleverantörerna då ska samarbeta med varandra för att säkerställa tillträde till spåren för genomfart.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1.3.

Avgifter för tjänster

6 § Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för användning av spår inom en anläggning för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg av en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 4 §, om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

I paragrafen regleras krav på icke-diskriminerande avgifter för tjänster samt ett tak för avgifterna i vissa fall. Genom paragrafen genomförs artiklarna 3.17, 31.7 och 31.8 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 7 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

I *andra stycket* görs ett tillägg i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen för att reglera avgiften för sådan genomfartstrafik som avses i 5 §.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 76 f.

Krav på oberoende och separata räkenskaper

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst inom en sådan anläggning som avses i 1 § andra stycket 1–4, 7 eller 8 står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och det dominerande företaget eller organet ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

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

I paragrafen regleras krav på oberoende och separata räkenskaper. Genom paragrafen genomförs artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 2 a § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen begränsas kraven på separata räkenskaper och oberoende beslutsfattande av

tjänsteleverantörer till de tjänster som tillhandahålls i de anläggningar för tjänster som avses i 1 § andra stycket punkt 1–4, 7 eller 8. Det överensstämmer med de krav som framgår av artikel 13.3 och bilaga II till direktiv 2012/34/EU.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 95 f.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster, och
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 4 kap. 3 § 1 och 2, 6 kap. 25 § 6 och 7 kap. 10 § 3 järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet i *punkt 1* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tjänster, t.ex. regler om förfarandet för tillhandahållande av tjänster och om avgifter för tjänster. Bemyndigandet syftar i första hand till att möjliggöra för genomförande på lägre föreskriftsnivå av de delar av direktiv 2012/34/EU som inte genomförs i förevarande lag. Genom bemyndigandet kan det t.ex. meddelas föreskrifter om vilka krav som gäller för att en tilldelningsprocess ska anses uppfylla kraven på icke-diskriminering och öppenhet. Möjligheter att meddela föreskrifter begränsas dock av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om förfarande och kriterier för tillträde till tjänster.

Med stöd av bemyndigandet kan det också meddelas föreskrifter om fastställande av en rimlig tidsfrist, inom vilken en tjänsteleverantör är skyldig att svara på en ansökan om tillträde till en s.k. grundläggande tjänst enligt 2 § första stycket. Enligt artikel 13.4 i direktiv 2012/34/EU ska en sådan tidsfrist fastställas av regleringsorganet (i Sverige tillsynsmyndigheten).

Bemyndigandet i *punkt 2* avser föreskrifter om skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter. Enligt artikel 31.10 i direktiv 2012/34/EU ska information om avgifter tas in i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning eller publiceras på en webbplats till vilken det hänvisas i järnvägsnätsbeskrivningen. Det handlar om infrastrukturförvaltare till vars anläggning tjänsteleverantörens anläggning ansluter. Eftersom Trafikverket är den dominerande infrastrukturförvaltaren, kommer det oftast bli fråga om publicering i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1, jämför prop. 2014/15:120 s. 73 f., 76 f. och 95 f.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

Genom paragrafen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att avgöra i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster som Europeiska kommissionen beslutat med stöd av artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra sökande än järnvägsföretag. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Artikel 13 i direktiv 2012/34/EU ger endast järnvägsföretag rätt till tillträde till tjänster. I Sverige ges emellertid även andra sökande rätt att ansöka om och få tillträde till tjänster. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till tjänster används begreppet sökande i stället för järnvägsföretag. Det anges dock också att hänvisningar till sökande i förordningen ska förstås som hänvisningar till järnvägsföretag (artikel 1 andra stycket). Om emellertid nationell lagstiftning berättigar andra sökande än järnvägsföretag att ansöka om tillträde till anläggningar för tjänster, ska relevanta bestämmelser i förordningen även gälla dessa. Genom förevarande bemyndigande ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att begränsa tillämpningen av genomförandeförordningen för andra sökande än järnvägsföretag. Hänvisningen till artikeln är dynamisk, dvs. gäller inte enbart en viss lydelse av artikeln.

Övervägandena finns i avsnitt 16.1.4.

10 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgifter i fråga om tillsyn enligt lagen. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn enligt lagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Med föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen avses både föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen, dvs. verkställighetsföreskrifter och andra föreskrifter som inte kräver reglering eller bemyndigande i lag (restkompetensen).

Andra stycket innehåller en nyhet i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen. Det tydliggörs att tillsynsmyndigheten även ska utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har beslutats med stöd av direktiv 2012/34/EU och av godskorridorförordningen (EU) nr 913/2010 (jämför 1 kap. 3 §). I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn enbart över tillämpningen av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter krävs att det tydligt framgår av den

aktuella EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är myndighetens uppgift att i visst avseende bedriva tillsyn. Tillsynsmyndigheten har vid sådan tillsyn rätt att använda sig av samma tillsynsverktyg och har samma befogenheter som i fråga om annan tillsyn enligt lagen. Det gäller även möjligheten att begära hjälp av Polismyndigheten och verkställighet hos Kronofogdemyndigheten (se 2 §).

Övervägandena finns i avsnitt 17.1 och 17.2 och 17.6.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för
 - a) tillsynen,
 - b) bedömningen av ansökningar om licens,
 - c) prövning av tvist enligt 8 §,
 - d) fullgörande av Sveriges skyldighet att lämna uppgifter om förhållanden som regleras i denna lag till Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
 - e) klart definierade statistiska ändamål,
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och
3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn och myndighetens befogenheter i tillsynsarbetet. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § första till tredje styckena järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen innehåller i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen vissa justeringar och förtydliganden med anledning av att förevarande lag till skillnad från järnvägslagen begränsas till frågor om järnvägsmarknaden. En skillnad är också att Tullverket inte längre ska ha som en särskild uppgift att lämna hjälp vid tillsynen. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som kan påverka trafiksäkerheten och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

3 § Infrastrukturförvaltare samt järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet ska utan uppmaning ge tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

I paragrafen regleras en skyldighet för dem som förhandlar om avgifter för infrastrukturkapacitet att ge tillsynsmyndigheten insyn i förhandlingarna. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 § fjärde stycket järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

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

Paragrafen reglerar en uppgiftsskyldighet för den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 b § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.1, jämför prop. 2006/07:45 s. 68 f.

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

5 § Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa sådan eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

I paragrafen regleras krav på befattningshavare vid tillsynsmyndigheten i syfte att garantera myndighetens oberoende. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU. Hänvisningen till direktivet är statisk, dvs. gäller i den lydelse av artikeln som anges i paragrafen. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 c § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.4, jämför prop. 2014/15:120 s. 99 f.

6 § En befattningshavare som avses i 5 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphört inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

I paragrafen regleras krav på karens sedan en anställning som ansvarig befattningshavare vid tillsynsmyndigheten har upphört. Genom paragrafen genomförs del av artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 3 d § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.4, jämför prop. 2014/15:120 s. 99 f.

Förelägganden

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta förelägganden. Genom paragrafen genomförs artikel 56.9, 56.12 och 57.6 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket skiljer sig åt från motsvarande bestämmelse i järnvägslagen genom att det i järnvägslagen vid sidan av förelägganden även talas om förbud. Avsikten är dock inte att den nya lydelsen ska innebära någon förändring i sak. Även ett föreläggande kan utformas som ett förbud. Det görs också ett tillägg om att förelägganden får meddelas för att säkerställa att direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (se 1 § andra stycket) följs.

Enligt *andra stycket* får förelägganden förenas med vite. Allmänna bestämmelser om vite finns i viteslagen (1985:206).

Enligt *tredje stycket* får vite inte dömas ut för ett förfarande för vilket någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag. Tredje stycket motsvarar, med viss anpassning till begreppsanvändningen i konkurrenslagen, 8 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Prövning av tvist

8 § Ett järnvägsföretag eller den som ansökt om eller beviljats infrastrukturkapacitet eller tillgång till en tjänst får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare, en tjänsteleverantör eller ett vertikalt integrerat företag står i överensstämmelse med 4–9 kap., föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

Tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna i tvisten inom en månad från det att tvisten hänskjutits till myndigheten. Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt och senast sex veckor från det att all relevant information i tvisten har lämnats in, besluta i de frågor som tvisten gäller.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att pröva tvister om huruvida förevarande lag har följts av järnvägens aktörer. Genom paragrafen genomförs artiklarna 13.5, 56.1 och 56.9 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att det är järnvägsföretag och andra sökande som kan hänskjuta en tvist till tillsynsmyndigheten. Det anges även att det ska vara beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör. I förhållande till järnvägslagen görs tillägget att beslut fattade av vertikalt integrerade företag kan hänskjutas för prövning till tillsynsmyndigheten. Tvisterna ska enligt artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning (inklusive

innehåll i järnvägsvägsnätsbeskrivning) och avgiftsuttag. Genom ändringsdirektivet utvidgas området för frågor som kan bli föremål för tvistlösning till att omfatta trafikledning, planering av moderniserings- eller underhållsarbeten och efterlevnaden av kraven i artiklarna 2.13 och 7–7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Det innebär att de beslut som kan bli föremål för tvistlösning gäller den reglering som återfinns i 4–9 kap. i lagen. Beslut som rör licenser (2 kap.) och redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.) kan alltså inte bli föremål för prövning av tvist enligt denna paragraf.

Tredje stycket är delvis nytt i förhållande till järnvägslagen och innebär att tillsynsmyndigheten inom en månad ska begära in relevant information och inleda samråd med parterna i tvisten. I likhet med järnvägslagen framgår också att tidsfristen, inom vilken tillsynsmyndigheten ska ha fattat beslut i tvisten, är sex veckor från det att all relevant information lämnats till tillsynsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 147 f. och prop. 2014/15:120 s. 79 f. och 113 f.

Övervakning av tillämpning av samarbetsamtal

9 § Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 7 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal bör ändras eller upphävas.

I paragrafen regleras att tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen innebär att tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av sådana samarbetsavtal som en infrastrukturförvaltare kan ingå med järnvägsföretag enligt 4 kap. 6 §. Tillsynsmyndigheten får lämna rekommendationer om att ett samarbetsavtal bör ändras eller upphävas. Samarbetsavtalen omfattas däremot inte av tillsynsmyndighetens tillsyn enligt 10 kap. 1 §. Myndigheten kan inte meddela förelägganden enligt 10 kap. 7 § vad gäller avtalen. Däremot skulle ett samarbetsavtal kunna innebära att en infrastrukturförvaltare bryter mot andra regler som kan bli föremål för tillsyn och åtgärder enligt lagen.

I 4 kap. 6 § andra stycket anges att infrastrukturförvaltaren och det eller de järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska anmäla det till tillsynsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.3.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 4 §, och
2. prövning av tvister.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar hittillsvarande 8 kap. 10 § 1 och 4 järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.6.1 och 17.6.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 147 f. och prop. 2006/07:45 s. 68 f.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen regleras möjligheten att överklaga tillsynsmyndighetens beslut. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56.10 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Det klargörs i förhållande till motsvarande paragraf i järnvägslagen att möjligheten att överklaga även ska gälla beslut enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (jämför 10 kap. 1 § andra stycket).

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154.

2 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

I paragrafen regleras när tillsynsmyndighetens beslut börjar gälla. Genom paragrafen genomförs del av artikel 56.10 i direktiv 2012/34/EU. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen förtydligas att även beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet. Detsamma gäller beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (jämför 10 kap. 1 § andra stycket).

Övervägandena finns i avsnitt 19.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 203.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Bestämmelserna i 4 kap. 3, 4, 8 och 9 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om den privata parten i avtalet också är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

3. Bestämmelserna i 5 kap. 2–4 och 6–10 §§ gäller inte för ett vertikalt integrerat företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur med stöd av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som har ingåtts före den 16 juni 2015 om det i det

vertikalt integrerade företaget ingår ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

4. En licens som har beviljats enligt 3 kap. 2 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. denna lag.

5. Ett låneavtal mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag som har ingåtts före ikraftträdandet och som uppfyller kraven enligt 5 kap. 7 § är tillåtet under förutsättning att lånet betalats ut och betalas av.

6. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten innehåller undantag från vissa paragrafer i 4 kap. för infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom ramen för ett avtal om offentlig-privat partnerskap. För att undantaget ska gälla ska avtalet ha ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten i avtalet ska också vara ett järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på den aktuella järnvägsinfrastrukturen (ett vertikalt integrerat företag enligt 5 kap. 1 §). Genom punkten utnyttjas den möjlighet som ges i artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370, att undanta infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap från artiklarna 7, 7a och 7d. Undantagen avser regler som syftar till att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet. Det gäller verksamhetens organisation, styrelseledamöters och andra befattningshavares opartiskhet samt finansiella krav i fråga om hur intäkter ska användas och förbud mot lån mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Tredje punkten innehåller undantag för vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom ramen för ett avtal om offentlig-privat partnerskap från vissa paragrafer i 5 kap. Vad som utgör ett vertikalt integrerat företag framgår av 5 kap. 1 §. För att undantaget ska gälla ska avtalet om offentlig-privat partnerskap ha ingåtts före den 16 juni 2015. Vidare ska det i det vertikalt integrerade företaget också ingå ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen. Genom punkten utnyttjas den möjlighet som ges i artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370, att undanta vertikalt integrerade företag som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap från artiklarna 7, 7a och 7d. Undantagen avser regler som syftar till att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till andra enheter i det vertikalt integrerade företaget. Det gäller t.ex. krav på organisation, utövande av de väsentliga uppgifterna och särskilda regler om finansiell insyn i vertikalt integrerade företag.

Fjärde punkten reglerar vad som gäller för licenser som har beviljats före lagens ikraftträdande. En sådan licens fortsätter att gälla och ska anses vara en licens enligt denna lag.

Femte punkten innehåller en bestämmelse om låneavtal som före lagens ikraftträdande har ingåtts mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag. Vad som utgör ett vertikalt integrerat företag framgår av 5 kap. 1 §. Enligt punkten är ett sådant lån tillåtet om det uppfyller kraven i 5 kap. 7 §, dvs. ingås på marknadsmässiga villkor.

Det betyder att det ska utgå ränta som motsvarar marknadsränta. Vidare ska lånet ha betalats ut och betalas av genom att det sker amorteringar. Det är fråga om en offentligrättslig marknadsreglering och bestämmelsen påverkar inte lånets civilrättsliga giltighet. Lånet upphör alltså inte att gälla mellan parterna, om förutsättningarna i förevarande punkt inte är uppfyllda.

Sjätte punkten reglerar handläggning av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden och, efter överklagande till förvaltningsdomstol, mål som regleras i lagen gäller t.ex. prövning av licenser enligt 2 kap., tillsynsärenden enligt 10 kap. och prövning av tvister enligt 10 kap. 8 §. Övergångsbestämmelsen innebär att järnvägslagen och till den lagen anslutande föreskrifter gäller vid prövning av sådana mål och ärenden.

Övervägandena finns i avsnitt 20.1.

24.3 Förslaget till järnvägstekniklag

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om tekniska krav för fasta installationer och fordon. Syftet med lagen är att bidra till ett europeiskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

Paragrafen anger bl.a. lagens innehåll och att lagen genomför direktiv (EU) 2016/797. Den genomför del av artikel 1 i direktivet. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519). Hänvisningen till direktivet är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I paragrafen anges att syftet med lagen är att bidra till ett europeiskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem. Med detta avses i första hand järnvägssystemet inom EU, men även EES och Schweiz har anslutit sig till samarbetet inom EU på järnvägsområdet. Med driftskompatibilitet avses egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som uppställda prestandakrav uppfylls (jämför artikel 2.2 i direktiv (EU) 2016/797).

- 2 § Bestämmelserna i lagen avser
- inledande bestämmelser (1 kap.),
 - krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter (2 kap.),
 - godkännande av fasta installationer (3 kap.),
 - godkännande av fordon (4 kap.),
 - tillsyn och register (5 kap.),
 - sanktionsavgifter (6 kap.),
 - omprövning och överklagande (7 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Paragrafen behandlar lagens tillämpningsområde. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 1.1 och 3.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att tillämpningsområdet motsvaras av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Lagen reglerar tekniska krav inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Unionens järnvägssystem definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797 som de delar som förtecknats i bilaga I till direktivet. Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon som dessa begrepp beskrivs i bilagan.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.1.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,

2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem i övrigt och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,

3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller

4. järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Trots första stycket 1 ska lagen tillämpas på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät om inte något annat är särskilt föreskrivet.

Paragrafen behandlar undantag från lagens tillämpningsområde. Genom paragrafen genomförs artikel 1.3 och 1.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket samt 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Första stycket innehåller fyra punkter.

Enligt *första punkten* undantas tunnelbana och spårväg från lagens tillämpningsområde. Punkten genomför artikel 1.3. a och b i direktivet. Ett motsvarande undantag finns i hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen.

Enligt *andra punkten* undantas järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransporter i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Punkten genomför artikel 1.3 c i direktivet. Innebörden av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem framgår av författningskommentaren till 3 §. Begreppet funktionellt åtskilt innebär antingen ett nät som är helt tekniskt åtskilt genom att spåren inte är sammankopplade eller ett nät som används helt åtskilt från det övriga nätet, t.ex. genom att det har placerats ett stoppblock eller dylikt för att hindra trafik mellan näten. Lagen tillämpas inte heller i fråga om fordon som enbart används på sådana nät. Ett

motsvarande undantag finns i hittillsvarande 2 kap. 13 § andra stycket järnvägslagen.

Genom *tredje punkten* undantas privatägda järnvägsnät som ägaren till nätet eller en operatör vid nätet använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik och fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Genom punkten utnyttjas möjligheten att undanta sådana nät enligt artikel 1.4 a i direktivet. Undantaget avser i första hand nät som brukar omnämnas industrispår. Undantaget omfattar fordon under förutsättning att de enbart används på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på andra nät ska lagen tillämpas. Med en operatör avses i första hand en verksamhetsutövare som utför tjänster för ägaren av det privatägda nätet. En operatör kan t.ex. avse en spårinnehavare. Undantaget omfattar även privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det kan t.ex. vara fråga om avgiftsfri trafik för passagerare inom en hamn eller personal som transporteras inom ett industriområde. Undantaget saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag.

Genom *fjärde punkten* undantas järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål. Därmed utnyttjas undantagsmöjligheten i artikel 1.4 b i direktivet. Ett järnvägsnät med lokalt ändamål kan t.ex. avse kommunalägda depåspår. Till skillnad från motsvarande undantag i järnvägssäkerhetslagen bedöms järnvägsnät och fordon i denna punkt separat. Inom undantaget faller t.ex. museifordon även om dessa används på den svenska delen av unionens järnvägsnät. För tekniska krav och godkännande av sådana fordon tillämpas i stället lagen om nationella järnvägssystem. Undantaget motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen. Genom verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § regeringsformen kan det preciseras vad som avses med järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Av *andra stycket* framgår att för spårvagnar som kan användas på både snabbspårväg och järnväg, s.k. duospårvagnar, ska järnvägstekniklagen tillämpas i avsaknad av särskilda föreskrifter. Av 10 § 1 framgår att föreskrifter om bl.a. tillämpligheten av lagen i fråga om duospårvagnar får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.2.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägsnät och fordon som inte omfattas av denna lag.

Paragrafen upplyser om andra tillämpliga lagar med anknytning till förevarande lag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Första stycket upplyser om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Andra stycket upplyser om att bestämmelser om järnvägsnät och fordon som inte omfattas av järnvägstekniklagen finns i lagen om nationella järnvägssystem. Därmed avses i första hand sådana nät och fordon som

anges i 4 § 2–4. Samtliga järnvägsnät och fordon ska alltså omfattas av antingen förevarande lag eller av lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.2.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska gälla som svensk lag. Den franska texten gäller om originaltexterna skiljer sig åt.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

7 § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring av det bihang som avses i 6 § första stycket, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

Paragraferna behandlar internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag. De motsvarar hittillsvarande 1 kap. 2 b och 2 c §§ järnvägslagen (2004:519).

Genom paragraferna införlivas genom inkorporering bihang G till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) i svensk lag. Bihang G innehåller enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel och fordon som används i internationell trafik. I likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering i järnvägslagen förs bihang G i sin helhet in som bilaga till järnvägstekniklagen. Av 10 § 2 framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tekniskt godkännande enligt bihang G.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3., jämför prop. 2014/15:58 s. 32 och 46 f.

Tillsynsmyndighet

8 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om godkännande och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten fullgör också de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten pröva ansökningar om godkännande av fasta installationer enligt 3 kap. och godkännande av fordon enligt 4 kap. samt utöva tillsyn enligt 5 kap. och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten ska också utföra andra uppgifter som framgår av lagen. Med andra uppgifter avses bl.a. marknads kontroll enligt 5 kap. 11 § och registrering av fordon enligt

5 kap. 13 § samt uppgiften som s.k. anmälande myndighet för utsedda organ, dvs. sådana organ som utför EG-kontroll i förhållande till nationella regler enligt 2 kap. 3 §.

Andra stycket innehåller en upplysning om att tillsynsmyndigheten fullgör de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet i Sverige regleras i 1 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen och innebär inte någon nyhet i sak. Beträffande definitionen av nationell säkerhetsmyndighet, se artikel 2.25 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798.

Direktiv (EU) 2016/797 har ersatt det upphävda direktivet 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen. Enligt artikel 58 i direktiv (EU) 2016/797 ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses utgöra hänvisningar till det nya. Tillsynsmyndighetens skyldigheter omfattar alltså även uppgifter som faller på den nationella säkerhetsmyndigheten enligt rättsakter som fortfarande är tillämpliga och som utfärdats enligt det upphävda direktivet.

Övervägandena finns i avsnitt 17.2 och 17.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f. och 143 f.

Ord och uttryck i lagen

9 § I lagen avses med

delsystem: strukturella eller funktionella delar av Europeiska unionens järnvägssystem,

driftskompatibilitetskomponenter: komponenter i delsystem som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som har ersatts av detta.

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck.

Definitionerna av *EES* och *infrastrukturförvaltare* motsvarar definitionerna i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519), se prop. 2003/04:123 s. 169.

Med *delsystem* avses de strukturella och funktionella delarna av unionens järnvägssystem som de anges i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797. De strukturella delsystemen är infrastruktur, energi, markbaserad trafikstyrning och signalering, fordonsbaserad trafikstyrning och signalering samt rullande materiel. De funktionella delsystemen är drift och trafikledning, underhåll och telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

Med *driftskompatibilitetskomponenter* avses alla komponenter i ett delsystem som har direkt eller indirekt betydelse för driftskompatibiliteten i järnvägssystemet. Driftskompatibilitetskomponenter kan både vara materiella och immateriella.

Med *fordon* avses järnvägsfordon som är utformade för trafikering av järnvägsnät. Definitionen omformuleras något med beaktande av definitionen av fordon i artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/797. I järnvägsfordon innefattas olika slags fordon, t.ex. lok, motorvagnar, personvagnar, godsvagnar och arbetsfordon. En grundförutsättning för att omfattas är att fordonet trafikerar järnvägsnätet på egna hjul.

Med *järnvägsföretag* avses den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik, dvs. själva framförandet av ett tåg eller ett lok i t.ex. gods- eller persontrafik.

Med *TSD* avses en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet. En eller flera TSD konkretiserar i form av tekniska krav de väsentliga krav som enligt bilaga III till direktivet ska gälla för delsystem eller del av ett sådant. Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/797 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 11.1.1 och 11.1.2.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. lagens tillämplighet på spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät, och
2. sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 6 §.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel.

Enligt 1 kap. 4 § andra stycket ska spårvagnar som används för trafik på både snabbspårväg och järnväg, s.k. duospårvagnar, omfattas av lagen om inte annat är särskilt föreskrivet. Genom bemyndigandet i *första punkten*, som saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519), ges möjlighet att meddela föreskrifter om huruvida och i så fall i vilken utsträckning duospårvagnar ska omfattas av lagen. I den mån duospårvagnar inte omfattas av denna lag, omfattas de av lagen om nationella järnvägssystem.

Andra punkten motsvarar bemyndigandet i hittillsvarande 1 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519), jämför prop. 2014/15:58 s. 32 och 46 f.

Övervägandena finns i avsnitt 7.1.2.

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

I paragrafen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för myndigheternas verksamhet i anslutning till lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Bemyndigandet utvidgas i förhållande till motsvarande bemyndigande i hittillsvarande järnvägslagen genom att det även avser avgifter för tillsyn,

registrering och ärendehandläggning enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv (se författningskommentaren till 3 § första stycket).

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67 f.

2 kap. Krav på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter

Väsentliga krav

1 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet samt gränssnitten mellan dessa ska uppfylla i TSD och nationella regler föreskrivna krav om

1. säkerhet,
2. tillförlitlighet och tillgänglighet,
3. hälsa,
4. miljöskydd,
5. teknisk kompatibilitet, och
6. tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Med nationella regler avses föreskrifter som har antagits enligt ett särskilt föreskrivet förfarande för att uppfylla kraven i första stycket.

Paragrafen anger vilka tekniska krav som gäller för järnvägssystemet. Den genomför delar av artiklarna 3.1 och 4.2 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska delsystem och i dessa ingående driftskompatibilitetskomponenter samt gränssnitten dem emellan överensstämja med de i tillämpliga TSD och nationella regler föreskrivna väsentliga kraven. De gränssnitt som avses omfattar gränssnitten mellan olika delsystem, gränssnitten mellan delsystem och komponenter och gränssnitten mellan olika komponenter inom samma delsystem. De väsentliga kraven gäller säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Vad som närmare avses med de olika kraven preciseras i bilaga III till direktivet. Regleringen skiljer sig åt från hittillsvarande reglering i järnvägslagen genom att kraven på överensstämmelse med de ”väsentliga kraven” begränsar sig till dessa krav som de kommer till uttryck i TSD och nationella regler. I hittillsvarande reglering har i stället kravet på överensstämmelse gällt både i förhållande till TSD och till de väsentliga kraven. En nyhet är också kravet på överensstämmelse med nationella regler.

I *andra stycket* förklaras vad som avses med nationella regler i paragrafen och i lagen i övrigt. Begreppet har här en särskild betydelse i förhållande till den vidare allmänspråkliga betydelsen. Med nationella regler avses föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav som har antagits för att precisera de väsentliga kraven enligt första stycket 1–6 i enlighet med de begränsningar och procedurregler som föreskrivs i artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. Artiklarna 13 och 14 i direktivet kan genomföras på lägre föreskriftsnivå.

Övervägandena finns i avsnitt 11.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 71 f.

Delsystem

Krav på EG-kontroll

2 § Innan en fast installation godkänns för att tas i bruk enligt 3 kap. eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap., ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemen uppfyller de krav som framgår av 1 §.

Paragrafen beskriver den ordning som gäller för kontroll och godkännande av fasta installationer och fordon enligt järnvägstekniklagen och det bakomliggande direktivet (EU) 2016/797 (jämför artikel 15.1 och bilaga IV punkt 1). Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Innan tillsynsmyndigheten prövar ett godkännande för att ta i bruk en fast installation enligt 3 kap. eller tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) prövar ett godkännande för att släppa ut ett fordon på marknaden, ska de delsystem som dessa installationer och fordon består av ha genomgått EG-kontroll. Genom EG-kontrollförfarandet ska det säkerställas att delsystemen överensstämmer med TSD och nationella regler enligt 1 § och därmed även de väsentliga krav som regleras i TSD och nationella regler. EG-kontrollförfarandet pågår från projekteringsstadiet fram till dess att en ansökan om godkännande lämnas till prövningsmyndigheten, vilket kan ta flera år. EG-kontrollen utförs av ett organ för bedömning av överensstämmelse, dvs. ett oberoende tredjepartsorgan i form av ett anmält eller utsett organ som anlitas av sökanden, jämför 3 §.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1., jämför prop. 2003/04: 123 s. 70 f.

Organ för bedömning av överensstämmelse

3 § EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD ska kontrollen utföras av ett organ som har anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella regler ska kontrollen utföras av ett organ som har utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

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

Paragrafen anger vilka organ som utför EG-kontroll. Den genomför del av artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

Av första stycket framgår att EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. Med organ för bedömning av överensstämmelse avses ett organ som har anmälts eller utsetts för att utföra EG-kontroll. För krav som framgår av en TSD gäller i likhet med hittillsvarande reglering att EG-kontrollen ska utföras av ett anmält organ, dvs. ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Av 7 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll framgår att prövningen och utnämningen av organet sker genom ett ackrediteringsförfarande.

För krav som i stället följer av nationella regler ska EG-kontrollen utföras av ett utsett organ (jämför artikel 15.8). Detta är en nyhet. Med nationella regler avses säkerhetsmässiga eller tekniska krav som har antagits i enlighet med de förfaranden och restriktioner som framgår av artiklarna 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797 (jämför 1 § andra stycket). Av paragrafen framgår att tillsynsmyndigheten fattar beslut om att utse dessa organ enligt bestämmelser i förevarande lag och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten ska inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av dem som ansöker om att bli ett utsett organ. De krav som ska uppfyllas av ett utsett organ gäller t.ex. organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och insyn, objektivitet, opartiskhet och oberoende. Direktivets bestämmelser kan i dessa delar (artiklarna 30–32 och 45) genomföras på lägre föreskriftsnivå med stöd av bemyndigandet i 12 § 3.

Av *andra stycket* framgår att EG-kontroll när det gäller krav i TSD och nationella regler även kan utföras av ett organ som för samma ändamål utsetts eller anmäls i en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1 och 11.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 73 f.

Kontrollintyg

4 § Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska utfärda ett kontrollintyg om delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitats för att kontrollera enligt 3 §.

Paragrafen anger krav på att det organ som utför EG-kontroll ska utfärda ett kontrollintyg. Genom paragrafen genomförs del av bilaga IV punkt 2 till direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av paragrafen framgår att det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll ska utfärda ett kontrollintyg om de krav som organet har anlitats för att kontrollera överensstämmelse gentemot är uppfyllda. Kontrollintyget ska lämnas till den sökande. På grundval av bl.a. kontrollintyget ska den som ansöker om godkännande av en fast installation enligt 3 kap. eller ett fordon enligt 4 kap. avge den EG-kontrollförklaring (se 5 §) som ska ligga till grund för godkännandeprövningen.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

EG-kontrollförklaring

5 § Kraven i 1 § ska anses uppfyllda om den som ansöker om godkännande enligt 3 eller 4 kap., eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, på grundval av det kontrollintyg som avses i 4 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

I paragrafen regleras krav på EG-kontrollförklaring och vem som ska avge en sådan. Genom paragrafen genomförs artikel 15.2 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

På grundval av ett kontrollintyg som har utfärdats enligt 4 § ska den som ansöker om godkännande av en fast installation enligt 3 kap. eller av ett

fordon enligt 4 kap. eller dennes ombud avge en EG-kontrollförklaring om att delsystemet har varit föremål för relevanta kontrollförfaranden och uppfyller kraven i tillämplig unionsrätt och nationella regler (jämför 3 kap. 2 § 1 och 4 kap. 2 § 1). Genom kontrollförklaringen ska kraven enligt 1 § anses uppfyllda, vilket innebär att det i den efterföljande godkännandeprovningen råder en presumtion för att krav i tillämpliga TSD och nationella regler är uppfyllda. Om det konstateras att ett delsystem trots EG-kontrollförklaring inte uppfyller föreskrivna krav, får kompletterande kontroller begäras (jämför artikel 16.1 i direktiv (EU) 2016/797).

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

Driftskompatibilitetskomponenter

Grundläggande krav

6 § Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller krav i TSD enligt 1 § första stycket.

I paragrafen anges de krav som ställs för att driftskompatibilitetskomponenter ska få släppas ut på marknaden och användas i delsystem. Genom paragrafen genomförs artikel 8.1 a i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 2 kap. 10 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

EG-försäkringen

7 § De krav som avses i 6 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkringen om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämpliga TSD och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkringen).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz har avgett en EG-försäkringen, får den som släpper ut komponenten på marknaden eller som monterar den avge en sådan försäkringen.

Paragrafen reglerar EG-försäkringen och vem som ska avge försäkringen. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 9 och 10 i direktiv (EU) 2016/797.

I *första stycket*, som delvis motsvarar hittillsvarande 2 kap. 10 § andra stycket järnvägslagen (2004:519), anges hur bedömning av överensstämmelse i normalfallet går till för driftskompatibilitetskomponenter. Kraven ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes ombud i EES eller i Schweiz har avgett en EG-försäkringen om att de krav som avses i 6 § är uppfyllda (jämför 1 § första stycket) och att komponenten är lämplig för avsedd användning. Genom EG-försäkringen råder det i den efterföljande godkännandeprovningen en presumtion för att kraven är uppfyllda.

Andra stycket i paragrafen är nytt i förhållande till hittillsvarande järnvägslag och genomför artikel 10.4 i direktivet. Av stycket framgår att om varken tillverkaren eller dennes ombud har avgett en EG-försäkringen

enligt första stycket får i stället, med samma verkan, försäkrans avges av den som avser att släppa ut komponenten på marknaden eller den som monterar komponenten.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning

8 § Om det krävs enligt TSD, ska EG-försäkrans avges på grundval av en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet. Bedömningen ska vara utförd av ett anmält organ. Det anmälda organet ska i de fall det krävs enligt TSD utfärda ett intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD eller är lämplig att använda för järnvägsändamål.

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

Paragrafen anger att EG-försäkrans enligt 7 § i vissa fall ska föregås av en bedömning av överensstämmelse och lämplighet som ska utföras av ett bedömningsorgan. Genom paragrafen genomförs artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/797.

Första stycket motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 10 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). I stycket anges att en EG-försäkrans om att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med tillämplig TSD och är lämplig för avsedd användning i de fall det anges i TSD:n, ska avges på grundval av en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet. Bedömningen ska vara utförd av ett anmält organ (jämför 3 §), dvs. ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Av tillämplig TSD kan det också framgå att det anmälda organet ska utfärda ett intyg om överensstämmelse och/eller att driftskompatibilitetskomponenten är lämplig för avsedd användning.

Andra stycket motsvarar hittillsvarande 2 kap. 10 § tredje stycket järnvägslagen och anger att en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning även kan utföras av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 70 f.

Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter m.m.

Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg

9 § Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 4 § har utfärdats konstaterar att delsystemet inte längre uppfyller kraven i TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket, ska organet begära att den som anlitat organet vidtar lämpliga åtgärder så att kraven uppfylls. Om sådana åtgärder inte vidtas, ska organet vid behov begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget.

Den som har anlitat ett anmält eller utsett organ ska till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Paragrafen reglerar anmälda och utsedda organs skyldighet att i vissa fall begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett kontrollintyg samt sökandes upplysningsskyldighet. Genom paragrafen genomförs artiklarna 41.4–41.5 och 45.2 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* regleras vad som gäller när ett anmält eller utsett organ först efter det att ett kontrollintyg enligt 2 kap. 4 § har utfärdats upptäcker att ett delsystem inte längre uppfyller TSD eller nationella regler. Det anmälda eller utsedda organet ska då i första hand uppmana den sökande (ofta tillverkaren) att vidta lämpliga korrigerande åtgärder och, om detta visar sig otillräckligt, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kontrollintyget.

Genom *andra stycket* ges den sökande en skyldighet att upplysa det anmälda eller utsedda organet om förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg.

Övervägandena finns i avsnitt 11.3.2.

Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation

10 § Det anmälda eller utsedda organ som har anlåtats för att utföra EG-kontroll eller en sådan bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som avses i 8 § första stycket, har rätt att av den som har anlutat organet i den utsträckning som behövs för att kunna utföra uppdraget få

1. tillträde till lokaler och platser, fordon och annan materiel, och
2. tillgång till handlingar och dokument.

Paragrafen reglerar anmälda och utsedda organs befogenheter vid utförande av EG-kontroll eller en sådan bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som ska ligga till grund för en EG-försäkran enligt 8 § första stycket. Genom paragrafen genomförs del av bilaga IV punkt 2.5.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges vilka befogenheter anmälda och utsedda organ har i förhållande till den som anlutat dem att utföra bedömning av överensstämmelse enligt 3 eller 8 §. Bedömningsorganet ska få tillträde till alla platser, materiel och fordon som bedömningsorganet behöver för att utföra sitt uppdrag (*punkt 1*) samt även få granska alla handlingar och dokument som organet behöver (*punkt 2*). Paragrafen kan med stöd av bemyndigandet i 12 § kompletteras och preciseras på lägre föreskriftsnivå för att fullt ut genomföra bilaga IV punkt 2.5.1.

Övervägandena finns i avsnitt 11.3.2.

Tystnadsplikt

11 § Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden som den som har anlutat organet tillhandahåller eller som personalen på något annat sätt får tillgång till i samband med uppdraget. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter och motsvarande myndigheter i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

I paragrafen regleras tystnadsplikt för personal hos anmälda och utsedda organ. Genom paragrafen genomförs artikel 30.5 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis 22 § lagen (2011:791) om akreditering och

teknisk kontroll (jämför även 6 kap. 1 § andra stycket i hittillsvarande järnvägslag [2004:519]).

Enligt *första stycket* får personal vid ett anmält eller utsett organ inte obehörigen röja uppgifter som de genom sin anställning eller uppdrag har fått del av och som rör en uppdragsgivares affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. Exempel på en situation som inte ska anses utgöra ett obehörigt röjande kan vara att två eller flera bedömningsorgan (anmält eller utsett organ) samarbetar i de fall deras kontrolluppdrag är av betydelse för varandra, t.ex. avser samma eller angränsande delsystem. Den som anlitat organet kan alltid medge att organet för vidare uppgifter.

Tystnadsplikten gäller inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller motsvarande myndigheter inom EES eller i Schweiz. Med andra behöriga myndigheter avses t.ex. Statens haverikommission.

Av *andra stycket* framgår att för uppgifter som finns inom det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 11.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 118.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. de krav som anges i 1 §,
2. TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD,
3. krav som ska vara uppfyllda för att godkännas som ett anmält eller utsett organ samt anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, och
4. granskning av delsystem i de delar som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket.

Paragrafen innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten gäller föreskrifter om de krav som anges i 1 §, dvs. kraven på säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (de väsentliga kraven). Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 2 kap. 25 § första stycket 3 järnvägslagen. Kraven preciseras i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797. Bemyndigandet kan, utöver för genomförande av bilaga III, tillämpas för att meddela föreskrifter som säkerställer att kraven efterlevs samt föreskrifter som anger vilka krav som är tillämpliga för ett visst delsystem eller en del av ett delsystem ("relevanta" krav med direktivets terminologi, jämför artikel 3 p. 1). Bemyndigandet kan även tillämpas för att genomföra artiklarna 13 och 14 i direktivet som reglerar när och hur nationella regler får antas (se författningskommentaren till 1 § andra stycket).

Andra punkten innebär att föreskrifter får meddelas om TSD, genomförandeplaner till TSD och undantag från tillämpning av TSD. Bemyndigandet om TSD avser i första hand de fall då en TSD meddelas i form av en rättsakt som kräver genomförande i svensk rätt (för närvarande är dock samtliga TSD antagna i form av direkt tillämpliga rättsakter). Bemyndigandet kan även användas för att anta nödvändig kompletterande reglering till TSD. Det förekommer att TSD innehåller en övergripande

reglering som för att kunna tillämpas kräver att det inrättas en nationell ordning för t.ex. rapporteringsskyldighet, jämför t.ex. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/772 av den 16 maj 2019 om ändring av förordning (EU) nr 1300/2014 vad gäller förteckning över tillgångar i syfte att identifiera hinder för tillgänglighet, tillhandahålla information till användarna och övervaka och utvärdera framstegen i fråga om tillgänglighet (TSD PRM). Genomförandeplaner till TSD har betydelse för när och var en TSD eller en del av en TSD ska tillämpas. Det kan t.ex. finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som anges i en genomförandeplan och vilken betydelse en sådan plan har i t.ex. ett godkännandeärende hos tillsynsmyndigheten.

Bemyndigandet om undantag från TSD avser i första hand föreskrifter som genomför de undantag från tillämpning av TSD som regleras i artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797. I artikel 7 punkt 1 a–e i direktivet listas fem situationer då det är möjligt för medlemsstaterna att tillåta den sökande att avstå från att tillämpa en eller flera TSD eller delar av sådana. Det handlar t.ex. om när ett delsystem befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium när en ny TSD börjar tillämpas. För att få utnyttja de olika listade undantagsmöjligheterna gäller olika förfaranderegler, där det i vissa fall krävs godkännande från Europeiska kommissionen, medan det i andra fall är tillräckligt att tillsynsmyndighetens beslut i efterhand överlämnas till kommissionen (jämför prop. 2003/04:123 s. 78 f.).

Tredje punkten saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag och avser möjligheten att meddela föreskrifter om de krav som uppställs för att utses till ett anmält eller utsett organ av tillsynsmyndigheten samt om ytterligare skyldigheter för anmälda och utsedda organ än de som framgår av förevarande kapitel (jämför t.ex. artiklarna 30–36, 41, 42 och 45 i direktiv (EU) 2016/797).

Fjärde punkten saknar också motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag och avser möjligheten att meddela föreskrifter om vilken granskning (före godkännandeprövning) som ska göras av delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 1 § andra stycket (jämför 3 kap. 2 § andra stycket). EG-kontrollförfarandet avser endast bedömning av överensstämmelse i förhållande till sådana regler. Om även delar av delsystem som inte omfattas av EG-kontroll (för närvarande t.ex. signalställverk) bör genomgå oberoende tredjepartsgranskning eller vara föremål för egenkontroll, kan föreskrifter om detta meddelas med stöd av detta bemyndigande. Bemyndigandet kan dock inte användas för att meddela föreskrifter om vad som ska gälla mellan den sökande och en tredjepartsgranskare, eftersom det rör enskildas inbördes förhållande (se 8 kap. 2 § 1 regeringsformen).

Övervägandena finns i avsnitt 11.2.1, 11.3.1 och 11.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 73 f.

3 kap. Godkännande av fasta installationer

Godkännande att ta fasta installationer i bruk

Grundläggande krav

1 § Fasta installationer får tas i bruk endast om de uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger grundläggande krav för att en fast installation ska få tas i bruk. Genom paragrafen genomförs artikel 18.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att det för att en fast installation ska få tas i bruk krävs att kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket uppfylls och att installationen har godkänts av tillsynsmyndigheten. Bestämmelsen skiljer sig åt från hittillsvarande reglering som innebär att det är de delsystem som den fasta installationen består av som godkänns för ibruktagande. Fasta installationer utgörs av installationer som är att hänföra till något av de markbaserade delsystemen, som för närvarande är markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur. Dessa delsystem motsvarar i allt väsentligt begreppet järnvägsinfrastruktur enligt definitionen av begreppet i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen, dvs. spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning samt övriga fasta anläggningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Det är möjligt att godkänna delar av fasta installationer. Det är den sökande som genom sin ansökan avgör föremålet för tillsynsmyndighetens prövning.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,

2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras med,

3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och

4. när det gäller utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS-utrustning), visar att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat ett förhandsgodkännande.

För delar av delsystem som inte omfattas av TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket ska sökanden ge in ett tekniskt underlag som visar att tillämpliga krav enligt 2 kap. 1 § första stycket är uppfyllda.

I paragrafen anges de krav som ska vara uppfyllda för att en fast installation ska godkännas för att tas i bruk enligt 1 §. Genom paragrafen genomförs artikel 18.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av *första stycket första punkten* framgår att sökanden ska visa att de delsystem som den fasta installationen består av uppfyller de krav som ställs på delsystem enligt 2 kap. 1 § första stycket, vilket den sökande gör genom att visa upp EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § för respektive delsystem. Att EG-kontrollförklaringar ska åtföljas av ett tekniskt underlag framgår av bl.a. artikel 18.4 i direktiv (EU) 2016/797 som hänvisar till artikel 15.

Därutöver ska enligt *andra punkten* sökanden visa att delsystemen är tekniskt kompatibla med varandra och med de delsystem som de ska integreras med, dvs. att delsystemen tekniskt fungerar ihop.

Enligt *tredje punkten* ska sökanden visa att integrationen av delsystemen är säker, dvs. att sammanfogningen av delsystemen (både nya med varandra och nya med befintliga) uppfyller uppställda säkerhetskrav. För att fastställa säker integration ska bl.a. tillämplig gemensam säkerhetsmetod enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas. För närvarande är det den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2013/402 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning (CSM-RA).

Om den fasta installationen utgör eller innehåller ERTMS-utrustning, dvs. utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg, krävs det också enligt *fjärde punkten* att den sökande kan visa upp ett förhandsgodkännande från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) i denna del. Direktivets bestämmelser om i vilka situationer det krävs förhandsgodkännande m.m. (artikel 19) kan genomföras som verkställighetsföreskrifter till förevarande paragraf. ERA:s hantering av förhandsgodkännandena regleras i ERA-förordningen (EU) 2016/796.

Andra stycket innehåller en specialregel i förhållande till första stycket. Det förekommer delar av delsystem som, trots att de omfattas av den svenska delen av unionens järnvägssystem enligt 1 kap. 3 §, varken omfattas av TSD eller sådana nationella regler som regleras i 2 kap. 1 § andra stycket. Det gäller t.ex. signalställverk. Det innebär enligt 2 kap. 2 § att de inte omfattas av krav på EG-kontroll. Även sådana fasta installationer ska dock godkännas för att tas i bruk enligt 3 kap. Genom förevarande stycke anges att den sökande i dessa fall i stället ska ge in ett tekniskt underlag som visar att tillämpliga väsentliga krav enligt 2 kap. 1 § första stycket är uppfyllda. Närmare bestämmelser om vilken granskning som ska krävas i detta avseende kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 12 § 4.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1., jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § När en fast installation som har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen, om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,

2. det krävs i TSD eller i en nationell genomförandeplan till TSD, eller

3. det efter godkännandet har gjorts sådana ändringar av de tekniska krav enligt vilka godkännandet har beviljats, att ett nytt godkännande krävs.

Sökanden ska ge in ett underlag som beskriver moderniseringen eller ombyggnationen till tillsynsmyndigheten, som beslutar om huruvida ett nytt godkännande enligt första stycket ska krävas. Om den fasta installationen innehåller ERTMS-utrustning, ska beslutet fattas efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Paragrafen anger i vilka situationer som det krävs ett nytt godkännande enligt 1 § för en fast installation efter en modernisering eller ombyggnation. Genom paragrafen genomförs artikel 18.6 i direktiv (EU)

2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* krävs det ett nytt godkännande i tre olika fall. För det första när den övergripande säkerhetsnivån för de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt. För det andra när det framgår uttryckligt av en TSD eller en nationell genomförandeplan till en TSD (se författningskommentaren till 2 kap. 12 § 2) att ett nytt godkännande krävs efter modernisering eller ombyggnation av det eller de delsystem som den fasta installationen består av. För det tredje krävs nytt godkännande om det har gjorts ändringar i de bakomliggande regler och tekniska krav enligt vilka det ursprungliga godkännandet har beviljats (enligt direktivets terminologi ”värdena för de parametrar” som godkännandet har beviljats enligt). Med modernisering avses enligt artikel 2.15 i direktiv (EU) 2016/797 ett arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda, medan med ombyggnation avses ett större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring av det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som förbättrar delsystemets totala prestanda.

Av *andra stycket* framgår att det är tillsynsmyndigheten som fattar beslut om huruvida ett nytt godkännande ska krävas enligt första stycket eller inte. Sökanden ska till myndigheten ge in en beskrivning av det planerade moderniserings- eller ombyggnadsprojektet. I de fall projektet innefattar ERTMS-utrustning ska myndigheten samråda med Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) innan beslut fattas om huruvida ett nytt godkännande ska krävas. Om tillsynsmyndigheten kommer fram till att ett nytt godkännande krävs, tillämpas 1 och 2 §§ i den nya godkännandeprocessen.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.2, jämför prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 25 f.

Tillfälligt godkännande

4 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Paragrafen reglerar möjligheten att bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom paragrafen ges tillsynsmyndigheten möjlighet att meddela tillfälligt godkännande om det krävs för att slutligt avgöra om ett godkännande för ibruktagande av en fast installation ska beviljas. Ett tillfälligt godkännande behövs för att möjliggöra testning av den fasta installationen i verklig järnvägsmiljö. En förutsättning för att ett tillfälligt godkännande ska kunna beviljas är att erforderliga krav på säkerhet är uppfyllda. Tillsynsmyndigheten avgör om kravet är uppfyllt. Tillfälliga godkännanden får i likhet med slutliga godkännanden förenas med de villkor om säkerhet och driftkompatibilitet som behövs enligt 5 §.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.3.

Villkor

5 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet.

I paragrafen regleras möjligheter att förena ett beslut om godkännande av en fast installation med villkor. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Ett beslut om godkännande av en fast installation enligt 3 kap. får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet. Paragrafen gäller även tillfälliga godkännanden enligt 4 §. Villkoren kan vara av skilda slag, och kan t.ex. avse hastighetsbegränsningar för fordon som används på eller i anslutning till den fasta installationen.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 26 f.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande av fasta installationer och om de krav som ska gälla i stället.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från krav på godkännande av fasta installationer och de krav som ska gälla i stället. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § första stycket 7 järnvägslagen (2004:519).

Genom undantagsmöjligheten skapas viss flexibilitet i regelverket. Föreskrifter kan exempelvis komma i fråga för fasta installationer i delar för vilka det saknas reglering i form av TSD eller sådana nationella regler som avses i 2 kap. 1 § andra stycket, som ett alternativ till förfarandet enligt 2 § andra stycket. Bemyndigandet kan också användas för att t.ex. föreskriva att det vid vissa moderniseringar eller ombyggnationer endast krävs ett nytt godkännande enligt 3 § av en del av en fast installation.

Övervägandena finns i avsnitt 12.1.1, jämför prop. 2003/04: 123 s. 81.

4 kap. Godkännande av fordon

Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Grundläggande krav

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast om det uppfyller kraven enligt 2 kap. 1 § första stycket och efter godkännande av tillsynsmyndigheten i enlighet med detta kapitel eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ett godkännande gäller för ett visst område (område för användning).

Paragrafen anger det grundläggande kravet att fordon efter ett ansökningsförfarande måste ha godkänts för att få släppas ut på marknaden. Genom paragrafen genomförs artikel 21.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att ett fordon får släppas ut på marknaden först efter godkännande av tillsynsmyndigheten enligt förevarande lag eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Ett grundläggande krav för samtliga fordon är att de ska överensstämma med tillämpliga väsentliga krav enligt TSD och eventuella nationella regler enligt 2 kap. 1 §. Vilken av instanserna som är behörig att pröva och bevilja godkännandet framgår av 3 §. Ett godkännande prövas och gäller för ett visst område för användning, vilket utgör ett centralt begrepp i direktivets bestämmelser om fordonsgodkännanden, jämför t.ex. artikel 21.2.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f. och prop. 2010/11:160 s. 27 f.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden

1. ger in EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 5 § tillsammans med det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
2. visar att delsystemen är tekniskt kompatibla,
3. visar att integrationen av delsystemen är säker, och
4. visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

I paragrafen anges de tekniska krav som uppställs för att en sökande ska beviljas godkännande av ett fordon. Genom paragrafen genomförs delvis artikel 21.3 a–d i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 16 § järnvägslagen (2004:519).

I paragrafen uppställs i *punkt 1–4* de krav som ställs för att ett fordonsgodkännande ska beviljas. Sökanden ska visa upp EG-kontrollförklaringar för de delsystem som fordonet består av. Sökanden ska också visa att delsystemen är tekniskt kompatibla. Med detta avses dels att komponenterna och delarna inom delsystemen ska vara kompatibla med varandra, dels att de olika delsystemen inom fordonet ska vara kompatibla med varandra. Detsamma gäller kravet på säker integration, som innebär att varje delsystem ska vara integrerade på ett sätt som uppfyller uppställda krav på säkerhet samt att de olika delsystemen inom fordonet är säkert integrerade med varandra. Avslutningsvis gäller också att sökanden ska visa att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet. Direktivets närmare bestämmelser om vilket underlag sökanden ska bifoga ansökan samt vilka regelverk och metoder tillsynsmyndigheten ska använda sig av vid prövningen kan genomföras på lägre föreskriftsnivå. Bestämmelser om fordonsgodkännande finns också i direkt tillämpliga EU-rättsakter, i första hand kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon (PAVA). Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har också gett ut en s.k. clarification note där det bl.a. anges hur ERA anser att bedömningen av kravet på säker integration av delsystem ska gå till (Clarification Note on Safe Integration ERA 1209/063 s. 19 och 20).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.3, jämför prop. 2010/11:160 s. 29 f.

Prövningsinstans

3 § Ett godkännande enligt 1 § prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

I paragrafen anges vilken instans som är behörig att pröva godkännanden av fordon enligt 1 §. Genom paragrafen genomförs delvis artikel 21.4 och 21.8 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första stycket* är Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) alltid behörig att pröva en ansökan om godkännande av fordon. Tillsynsmyndigheten är endast behörig att pröva ansökan om denna avser fordon som enbart ska användas på järnvägsnät i Sverige. Sökanden kan i dessa fall välja vilken av instanserna som ska pröva ansökan. Att ansökan i samtliga fall ska ges in via one-stop-shop vid ERA, som är ett informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796, kan regleras på lägre föreskriftsnivå. Principen för behörig prövningsinstans gäller samtliga former av godkännanden för att släppa ut fordon på marknaden som regleras i förevarande kapitel, dvs. utöver ett första godkännande av ett enskilt fordon även nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation (4 §), uppdaterat godkännande (5 §), typgodkännande (6 §) och godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande (8 §). Tillfälligt godkännande (9 §) utgör inte ett godkännande för att släppa ut ett fordon på marknaden och för ett sådant gäller i stället att tillsynsmyndigheten alltid prövar ärendet.

Andra stycket innehåller en upplysning om att det för godkännandeförfarandet hos ERA finns bestämmelser i den s.k. ERA-förordningen (EU) 2016/796. Hänvisningen avser den grundläggande rättsakt som ingår i fjärde järnvägspaketet (jämför avsnitt 4.4.2). Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Därutöver finns det andra direkt tillämpliga rättsakter med betydelse för godkännandeförfarandet både vid ERA och vid tillsynsmyndigheten. Den viktigaste av dessa är för närvarande kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon (PAVA).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.2.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

4 § Om ett fordon som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om, krävs ett nytt godkännande enligt den paragrafen om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som fordonet består av kan påverkas negativt av moderniseringen eller ombyggnationen,

2. det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det behövs ett nytt godkännande, eller

3. det annars krävs i TSD.

I paragrafen regleras när ett nytt godkännande av ett fordon krävs efter en modernisering eller ombyggnation. Genom paragrafen genomförs artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519).

I paragrafen anges i *punkt 1–3* i vilka situationer redan godkända fordon som moderniseras eller byggs om behöver ett nytt godkännande för att släppas ut på marknaden. Med modernisering avses enligt artikel 2.15 i direktiv (EU) 2016/797 ett arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda, medan med ombyggnation avses ett större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring av det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen och som förbättrar delsystemets totala prestanda.

Den vars fordon är föremål för modernisering eller ombyggnation ska göra bedömningen av om ett nytt godkännande krävs enligt något av de kriterier som anges i punkt 1–3. Kravet gäller även för fordon som har godkänts enligt hittillsvarande järnvägslag eller äldre lagstiftning (se punkt 5 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna). Om bedömningen görs att ett nytt godkännande behövs, lämnas en ansökan in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) till antingen tillsynsmyndigheten eller ERA i enlighet med 3 §. Detta skiljer sig åt från förfarandet vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer enligt vilket myndigheten fattar beslut om huruvida ett nytt godkännande ska krävas efter inlämnande av ett underlag till prövningsmyndigheten, jämför 3 kap. 3 § andra stycket och skäl 23 till direktiv (EU) 2016/797.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.5, jämför prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 25 f.

Uppdaterat godkännande

5 § Om området för användning ska utvidgas för ett fordon som redan har godkänts enligt 1 §, krävs ett uppdaterat godkännande. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.

Paragrafen reglerar krav på godkännande av fordon vars område för användning ska utvidgas. Genom paragrafen genomförs artikel 21.13 första stycket i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen innebär att det införs ett särskild förfarande – uppdaterat godkännande – för godkännande av fordon som redan omfattas av ett godkännande enligt 1 § och vars område för användning ska utvidgas. Ett uppdaterat godkännande som omfattar det nya och utvidgade området för användning ska beviljas om sökanden kan visa att fordonet uppfyller de materiella krav som uppställs i 2 § för det nya området. Prövningen ska

endast avse förhållanden som är av betydelse i bedömningen av godkännandet ifråga om det nya området.

För fordon som vid lagens ikraftträdande omfattas av ett godkännande för ibruktagande enligt järnvägslagen eller äldre lagstiftning och vars område för användning ska utvidgas gäller punkt 6 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna. Enligt den punkten krävs ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt bestämmelserna i förevarande lag för det nya området för användning.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.6.

Typgodkännande av fordon

Beviljande av typgodkännande

6 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, med den fördelning av beslutskompetens dem emellan som framgår av 3 §, på ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Paragrafen anger krav för att ett fordon ska beviljas typgodkännande och vilken instans som är behörig att pröva ansökan om typgodkännande. Genom paragrafen genomförs artikel 24.1, 24.2 och 24.7 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 20 § järnvägslagen (2004:519).

Med typgodkännande avses ett godkännande av en viss fordonstyp för en serie fordon. Av *första stycket* framgår att Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) eller tillsynsmyndigheten, i enlighet med den fördelning av behörighet dem emellan för behörig prövningsinstans som framgår av 3 §, på ansökan får bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller de materiella kraven för godkännande av fordon enligt 2 §.

Ett typgodkännande får på sökandens begäran även beviljas i samband med att tillsynsmyndigheten beviljar ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt 1 §, ett godkännande efter modernisering eller ombyggnation enligt 4 § eller ett uppdaterat godkännande enligt 5 §. Detsamma gäller för ERA i de fall ERA beviljar sådana godkännanden.

Enligt *andra stycket* ska ett typgodkännande registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper som regleras i artikel 48 i direktiv (EU) 2016/797.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.7, jämför prop. 2010/11:160 s. 33 f.

Krav på förnyat typgodkännande

7 § Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 6 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av befintliga typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet, beslutar byrån om förnyelse.

En förnyelse sker efter ansökan. Förnyelsen och de kontroller som krävs enligt 6 § i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

I paragrafen regleras krav på förnyat typgodkännande av fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 24.3 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 20 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* regleras när det krävs ett förnyat typgodkännande. Om de TSD eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras och det av de nya eller ändrade bestämmelserna uttryckligen framgår att de ska föranleda krav på förnyelse, ska den instans som utfärdat typgodkännandet (tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå) besluta att det behöver förnyas för att fortsatt vara giltigt. Eftersom det av de nya eller förändrade reglerna ska framgå huruvida en förnyelse av aktuella typgodkännanden krävs, inskränker sig myndighetens prövning till en bedömning av om de nya eller ändrade reglerna är av relevans för ett visst typgodkännande. De enskilda fordonsgodkännanden som har beviljats på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med det typgodkända fordonet enligt 8 § påverkas inte av att typgodkännandet ska förnyas (jämför artikel 25.2 i direktiv (EU) 2016/797).

Enligt *andra stycket* ska myndighetens prövning inskränka sig till sådana förhållanden som är av betydelse för överensstämmelse med de nya och ändrade reglerna. Någon omprövning i övriga delar får alltså inte krävas.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.9, jämför prop. 2010/11:160 s. 33 f.

Godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande

8 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med ett typgodkännande ska utan ytterligare prövning beviljas godkännande enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Bestämmelser om försäkran om typöverensstämmelse finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/250 av den 12 februari 2019 om mallar för EG-försäkringar, EG-intyg samt EG-kontrollförklaringar och kontrollintyg för järnvägens driftskompatibilitetskomponenter respektive delsystem, om utformning av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon och om förfarandena för EG-kontroll av delsystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 201/2011.

Paragrafen reglerar godkännande av fordon som överensstämmer med ett typgodkännande. Genom paragrafen genomförs artiklarna 24.4 och 25.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 21 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp på ansökan ska godkännas enligt 1 § utan ytterligare kontroller om sökanden kan visa upp en korrekt upprättad försäkran om typöverensstämmelse (se *andra stycket*). Förfarandet ersätter en materiell prövning enligt 2 §.

I *andra stycket* ges en upplysning om att Europeiska kommissionen i en genomförandeförordning har fastställt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.8, jämför prop. 2010/11:160 s. 34 f.

Tillfälligt godkännande

9 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

I paragrafen regleras en möjlighet att bevilja tillfälliga godkännanden av fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 21.3 tredje stycket i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I bestämmelsen anges att tillsynsmyndigheten får bevilja ett tillfälligt godkännande för ett fordon om det behövs för att avgöra om ett ”slutligt” godkännande kan beviljas. Det gäller samtliga typer av godkännanden som regleras i förevarande kapitel, både enskilda fordonsgodkännanden och typgodkännanden. Det kan t.ex. behövas för att möjliggöra prov av fordonet på järnvägsnätet i riktig järnvägsmiljö. Det är endast tillsynsmyndigheten som får bevilja ett tillfälligt godkännande för trafik på svenska järnvägsnät. Det gäller även i de fall den slutliga ansökan om godkännande prövas av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Ett tillfälligt godkännande kan även beviljas i ett tidigare skede än under godkännandeprocessen. Även EG-kontrollförfarandet utgör ett led i den prövning som leder fram till ett slutligt godkännande. En förutsättning för att ett tillfälligt godkännande ska beviljas är att nödvändiga krav på säkerhet kan garanteras. Vilka krav som är nödvändiga i detta avseende avgörs av tillsynsmyndigheten. Ett tillfälligt godkännande får på samma sätt som övriga godkännanden som regleras i lagen förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet (se 10 §).

Genom ett bemyndigande i 14 § 2 ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om ytterligare fall då tillfälliga godkännanden får beviljas och om förutsättningar för beviljanden av tillfälliga godkännanden. Genom bemyndigandet kan det t.ex. föreskrivas att ett tillfälligt godkännande får beviljas i andra situationer och för andra syften än de som anges i förevarande paragraf (se författningskommentaren till 14 § 2).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.4.

Villkor

10 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet.

I paragrafen anges att ett godkännande får förenas med villkor. Genom paragrafen genomförs artikel 21.10 d i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 2 kap. 14 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten får förena enskilda godkännanden av fordon eller typgodkännanden med de villkor som behövs ur säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt. Villkoren kan vara av skilda slag och kan t.ex. avse hastighetsbegränsningar för fordonet.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.10, jämför prop. 2010/11:160 s. 26 f.

Skyldigheter innan fordon används

Registrering i fordonsregister

11 § Ett fordon ska på begäran av fordonsinnehavaren registreras i ett fordonsregister innan det används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §.

Om fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras enligt 5 kap. 11 §. Om fordonets område för användning omfattar flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i någon av de berörda staterna.

I paragrafen regleras en fordonsinnehavares skyldighet att se till att fordonet registreras i ett fordonsregister. Genom paragrafen genomförs artikel 22 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första stycket* ska fordonsinnehavaren innan fordonet används inom det område för användning som anges i godkännandet säkerställa att fordonet har registrerats i ett fordonsregister. Med begreppet fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder eller har för avsikt att använda fordonet för trafik inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (jämför 1 kap. 3 §).

Av *andra stycket* framgår i vilket fordonsregister registrering ska ske. Fordonet ska registreras i det svenska fordonsregistret enligt 5 kap. 11 § om fordonets område för användning begränsar sig till svenska järnvägsnät och fordonet därmed enbart ska användas i Sverige. Tillsynsmyndigheten ansvarar för det svenska fordonsregistret. Om fordonets område för användning omfattar flera länder inom EES eller Schweiz, väljer fordonsinnehavaren ett av dessa länders fordonsregister för registrering och vänder sig då till den som är ansvarig för fordonsregistreringen i det landet. När det europeiska fordonsregistret finns på plats, ska fordonsinnehavaren ge in en registreringsansökan via detta till en valfri medlemsstat inom fordonets användningsområde, se artikel 6.1 i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797. Tillsynsmyndigheten är s.k. registreringsenhet och ansvarar för den svenska delen av registret. Om fordonet enbart ska användas i Sverige, eller fordonets område för användning innefattar Sverige och fordonsinnehavaren väljer att registrera fordonet här, gäller alltså även i fortsättningen att registreringsansökan ska ges in till tillsynsmyndigheten.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.12.

Europeiskt fordonnummer och märkning av fordon

12 § I samband med registrering enligt 11 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonnummer och föra in det i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

I paragrafen regleras europeiska fordonnummer och märkning av fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 46 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten ska i samband med att myndigheten på fordonssinnehavarens begäran enligt 11 § registrerar ett fordon i fordonregistret (se 5 kap. 11 §) tilldela fordonet ett europeiskt fordonnummer. Fordonsinnehavaren ska också märka fordonet med detta nummer. I samband därmed ska fordonet även tilldelas andra beteckningar, vilket framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter. För närvarande uppställs sådana krav i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana skyldigheter (se 14 § 5).

Med begreppet fordonssinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder eller har för avsikt att använda fordonet för trafik på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät (jämför 1 kap. 3 §).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.12, jämför prop. 2010/11:160 s. 35 f.

Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

13 § Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har
 - a) godkänts enligt 1 § samt registrerats och märkts enligt 11 och 12 §§, eller
 - b) beviljats ett tillfälligt godkännande enligt 9 §,
2. fordonet är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och
3. fordonet är placerat i tåget enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och TSD.

I paragrafen anges krav på kontroller som ska utföras av det järnvägsföretag som ska använda ett fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 23 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Första punkten innebär att innan ett fordon används för trafik inom det område för användning som anges i godkännandet enligt 1 §, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att fordonet enligt *led a* omfattas av ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt 1 §. Järnvägsföretaget ska också kontrollera att fordonet är registrerat i ett fordonregister enligt 11 § samt märkt med fordonnummer enligt 12 §. Alternativt gäller enligt *led b* att fordonet ska ha ett tillfälligt godkännande enligt 9 §. I detta fall krävs inte att fordonet är registrerat eller märkt med fordonnummer.

Enligt *andra punkten* ska järnvägsföretaget också ha kontrollerat att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt, dvs. sträcka, som ska trafikeras. Uppgifter om infrastrukturen inhämtas genom kontroll i det infrastrukturregister som regleras i 5 kap. 10 §, i tillämpliga TSD eller genom uppgifter från infrastrukturförvaltaren.

Enligt *tredje punkten* ska järnvägsföretaget avslutningsvis kontrollera att fordonet fungerar i den aktuella tågsammansättningen med utgångspunkt i järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem enligt

2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen samt tillämplig TSD, dvs. för närvarande TSD Drift och trafikledning, förordning (EU) 2019/773.

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.13.

Bemyndiganden

14 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande enligt 1 § och om de krav som ska gälla i stället,

2. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än som anges i 9 §,

3. skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov av fordon på förvaltarens järnvägsnät,

4. undantag från krav på registrering enligt 11 §,

5. märkning av fordon i andra fall än som anges i 12 § samt om undantag från krav på märkning, och

6. vad som utgör arbetsfordon och växlingslok samt vilka krav som gäller för sådana fordon.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § och 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket första punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § punkt 7 och 8 järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om undantag, helt eller delvis, från krav på godkännande enligt förevarande lag samt om vad som ska gälla i stället. Genom undantagsmöjligheten skapas viss flexibilitet i regelverket. Det skulle exempelvis kunna komma i fråga för arbetsfordon och växlingslok för vilka det finns särskilda bestämmelser i TSD. Det kan också användas t.ex. för att föreskriva att det vid vissa moderniseringar eller ombyggnationer endast krävs ett nytt godkännande enligt 4 § av en del av ett fordon.

Genom bemyndigandet i *andra punkten*, som saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag, kan ytterligare föreskrifter meddelas om när det är möjligt att meddela tillfälliga godkännanden enligt 9 §. Det kan exempelvis avse möjligheten att bevilja tillfälligt godkännande för fordon i s.k. passiv transport. Passiv transport innebär att ett fordon som inte är godkänt, och kanske inte heller ska bli det enligt förevarande lag, behöver förflyttas en viss sträcka och på egna hjul rulla i en tågsammansättning. Det kan t.ex. avse fordon som efter transporten ska användas på sådana järnvägsnät som undantas från förevarande lag genom 1 kap. 4 § 2–4 eller tunnelbane- och spårvagnar som transporteras från leverantören. Ett tillfälligt godkännande i ett tidigare skede än godkännandeprocessen hos tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), t.ex. under EG-kontrollförfarandet, kan beviljas med stöd av 9 § och föreskrifter med stöd av förevarande bemyndigande krävs alltså inte för att möjliggöra detta.

Tredje punkten saknar också motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag. Enligt artikel 21.3 i direktiv (EU) 2016/797 har infrastrukturförvaltare en skyldighet att i samråd med sökanden tillse att nödvändiga prov av fordon

kan genomföras på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltare ska i samråd med den sökande på ”alla sätt anstränga sig” för att tillse att prov kan äga rum inom tre månader från det att ansökan inkom. Bemyndigandet avser i första hand andra infrastrukturförvaltare än Trafikverket, eftersom föreskrifter som riktar sig till en myndighet kan meddelas med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Fjärde punkten motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § 3 järnvägslagen. Enligt 11 § ska ett fordon vara registrerat i ett fordonsregister för att få användas. Förevarande bemyndigande ger möjlighet för viss flexibilitet i regelverket och behövs t.ex. för att fordon ska kunna användas med stöd av ett tillfälligt godkännande enligt 9 §.

Femte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 9 järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan det t.ex. föreskrivas krav på att fordon ska märkas även med andra nummer än det europeiska fordonsnumret enligt 12 § (se författningskommentaren till 12 §).

Sjätte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 5 § 1 hittillsvarande järnvägslagen. Det finns särskilda bestämmelser om arbetsfordon och växlingslok i TSD, vilket innebär att inte samma krav ställs på dem som övriga fordon som ska användas inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem (se författningskommentaren till 1 kap. 3 §). Genom förevarande bemyndigande kan föreskrifter meddelas som preciserar dessa krav (jämför första punkten).

Övervägandena finns i avsnitt 12.2.2, 12.2.4 och 12.2.12, jämför prop. 2003/04:123 s. 80 f. och prop. 2010/11:160 s. 27 f.

5 kap. Tillsyn och register

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer, fordon och utsedda organ enligt vad som framgår av detta kapitel.

För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att utöva tillsyn enligt lagen.

Första stycket motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519). Den myndighet som regeringen enligt 1 kap. 8 § bestämmer ska vara tillsynsmyndighet och därmed utöva tillsyn över att fasta installationer, fordon och utsedda organ uppfyller lagens krav i enlighet med vad som framgår i förevarande kapitel.

Andra stycket motsvarar hittillsvarande 8 kap. 2 § järnvägslagen och innehåller en upplysning om att det för elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser om tillsyn i elsäkerhetslagen. Generellt gäller att kravet på tillsyn inte omfattar förhållanden som regleras i annan lagstiftning än järnvägslagstiftningen och där tillsynsansvaret ligger på andra myndigheter, t.ex. elsäkerhet, arbetsmiljö och miljöskydd. I den händelse det inte står klart vilken myndighet som bär ansvaret i ett visst avseende, bör tillsynsmyndigheten ha en dialog med den eller de andra berörda myndigheterna för att klargöra ansvarsförhållandena.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1, 17.4 och 17.7.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som i sin verksamhet innehar eller använder sådana fasta installationer eller fordon som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen,
2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelse som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter vid utövande av tillsyn enligt lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Skillnaden i förhållande till motsvarande bestämmelser i järnvägslagen utgörs av att tillsynsmyndigheten enligt förevarande paragraf saknar möjlighet att begära bistånd av Tullverket. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som kan påverka trafiksäkerheten inom ett järnvägssystem och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att besluta de förelägganden som krävs för att lagen eller föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Med föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen avses både föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen. Med beslut avses i första hand sådana beslut om villkor om driftskompatibilitet eller säkerhet som ett godkännande av en fast installation enligt 3 kap. 5 § eller av fordon enligt 4 kap. 10 § kan förenas med. Även ett förbud kan meddelas i form av ett föreläggande. I förhållande till hittillsvarande reglering i järnvägslagen görs ett tillägg för att klargöra tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta om förelägganden för att säkerställa att direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Det gäller även

rättsakter som har utfärdats med stöd av tidigare direktiv som har ersatts av direktiv (EU) 2016/797 följs. Enligt direktivet ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses som hänvisningar till det nya (se artikel 58). Det gäller i första hand Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (se artikel 40), som i sin tur ersatte direktiven 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg. EU-förordningar som fortsatt är giltiga och som har meddelats med stöd av dessa direktiv, t.ex. TSD, omfattas av lagens tillsynsansvar och tillsynsmyndigheten har möjlighet att meddela förlägganden för att se till att dessa följs.

Enligt *andra stycket*, som motsvarar hittillsvarande 8 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen, får förelägganden förenas med vite. Allmänna bestämmelser om vite finns i viteslagen (1985:206).

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Tillsyn över fasta installationer och fordon

4 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över fasta installationer och fordon för att säkerställa att de delsystem som en fast installation eller ett fordon består av uppfyller kraven enligt denna lag, föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen och direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

För gränsöverskridande fasta installationer ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra staten.

Om det vid tillsyn enligt första stycket framkommer brister som innebär en säkerhetsrisk, finns det i 4 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) ytterligare bestämmelser om tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder.

Paragrafen anger tillsynsmyndighetens skyldighet att utöva tillsyn över fasta installationer och fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 16.2.d och del av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 samt del av artikel 26.2 och 26.3 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Första stycket innebär att tillsynsmyndigheten ges en skyldighet att utöva tillsyn över att fasta installationer och fordon samt att de delsystem som dessa består av är förenliga med kraven i förevarande lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har meddelats med stöd av direktiv (EU) 2016/797. Tillsynsansvaret omfattar även efterlevnaden av beslut som har meddelats med stöd av sådana föreskrifter och rättsakter. Med beslut avses i första hand villkor som meddelats i ett beslut om godkännande av en fast installation med stöd av 3 kap. 5 § eller i ett beslut om godkännande av fordon med stöd av 4 kap. 10 §. Det materiella innehållet i sådana föreskrifter, rättsakter och beslut gäller främst de s.k. väsentliga kraven som anges i 2 kap. 1 § första stycket samt föreskrifter som har meddelats för att precisera dessa krav (jämför bilaga III till direktiv 2016/797). Vilka krav som är tillämpliga framgår av tillämpliga TSD och eventuella nationella regler som reglerar de delsystem som är hänförliga till den fasta installationen eller fordonet. De markbaserade delsystemen är för närvarande Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och

Infrastruktur, medan delsystem hänförliga till fordon för närvarande är Rullande materiel och Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering. Stycket innebär också att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenterna i delsystemen uppfyller kraven enligt lagen, vilket i första hand avser kraven enligt 2 kap. 6 §, som genomför delar av artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797 samt andra föreskrifter som preciserar dessa krav.

Ett delsystem kan regleras i en eller flera TSD eller delar av TSD, jämför t.ex. den s.k. TSD PRM (kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet), som både avser markbaserade delsystem och delsystem hänförliga till fordon.

Tillsynsmyndigheten har gentemot den som i sin verksamhet använder en fast installation eller ett fordon möjlighet att besluta de förelägganden som behövs för att säkerställa efterlevnaden av kraven. Sådana förelägganden får vid behov förenas med vite (3 §). Även om förelägganden har en vidare tillämpning, motsvarar de också sådana åtgärder som i direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 benämns tillfälliga säkerhetsåtgärder. Tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta förelägganden är dock vidare och kan avse alla förhållanden som innebär att regelverkets krav inte efterlevs. Ett föreläggande ska dock stå i proportion till den aktuella bristen och ska inte vara mer ingripande än vad som krävs för att uppnå rättelse. På motsvarande sätt som en tillfällig säkerhetsåtgärd kan ett föreläggande enligt förevarande lag utgöras av varje åtgärd som bedöms lämplig för att åtgärda den aktuella bristen. Det kan t.ex. ytterst innebära att verksamheten omedelbart begränsas eller avbrytas (jämför artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798).

Enligt *andra stycket* ska tillsynen över fasta installationer och de delsystem som dessa består av och som sträcker sig över gränsen till Norge, Danmark eller Finland utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i berört land. Respektive lands myndighet fattar dock eventuella beslut som gäller de delar av delsystemen som är belägna på den egna sidan gränsen.

Tredje stycket innehåller en upplysning om att det i järnvägssäkerhetslagens tillsynskapitel finns ytterligare åtgärder som tillsynsmyndigheten kan vidta i sin tillsynsverksamhet. Det gäller i de fall det vid tillsyn enligt första stycket framkommer att det föreligger brister enligt förevarande lag som leder till en säkerhetsrisk som också innebär brister i förhållande till regleringen i järnvägssäkerhetslagen och där ett föreläggande enligt 3 § i förevarande kapitel inte bedöms vara tillräckligt eller lämpligt. Exempel på en sådan åtgärd är föreläggande enligt 4 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen i fråga om verksamhetsutövarns säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 2 och 3 §§ järnvägssäkerhetslagen samt begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg för ett järnvägsföretag eller ett säkerhetstillstånd för en infrastrukturförvaltare enligt 4 kap. 5 § järnvägssäkerhetslagen (jämför artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798).

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.1.

Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden

5 § Om tillsynsmyndigheten bedömer att de åtgärder som vidtagits enligt detta kapitel eller enligt 4 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000) inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet.

Det som anges i första stycket gäller dock endast om det har visats att bristen på överensstämmelse med kraven enligt 4 § första stycket fanns redan vid godkännandet och godkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att ändra eller återkalla enskilda fordonsgodkännanden eller typgodkännanden av fordon. Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 6 a § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att om tillsynsmyndigheten konstaterar att sådana åtgärder som myndigheten med stöd av 3 § eller 4 kap. järnvägssäkerhetslagen beslutat inte är tillräckliga för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden eller ett typgodkännande. Med en allvarlig säkerhetsrisk avses ett allvarligt åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav som i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka (jämför skäl 44 till direktiv (EU) 2016/797).

Andra stycket innehåller begränsningar i tillsynsmyndighetens möjligheter att vidta åtgärder enligt första stycket. Ett godkännandebeslut gäller fordonets status inför ibruktagandet. Även ändringar och återkallelser av godkännandebeslut ska avse brister som – på grund av misstag eller felaktiga uppgifter – förelåg redan vid godkännandet. Fel som uppkommer därefter, exempelvis som en följd av bristande underhåll, ska angripas genom tillsynsåtgärder enligt järnvägssäkerhetslagen, t.ex. med avseende på företagets säkerhetsstyrningssystem eller gemensamt säkerhetsintyg.

En återkallelse eller ändring kan endast komma ifråga för godkännanden som tillsynsmyndigheten har beviljat. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har beviljat godkännandet beslutar ERA om huruvida godkännandet ska ändras eller återkallas. Tillsynsmyndigheten kan dock ha möjlighet att vidta andra tillsynsåtgärder med stöd av andra bestämmelser i förevarande lag eller järnvägssäkerhetslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 66 f.

Fordon som överensstämmer med ett typgodkännande som har återkallats

6 § Om ett typgodkännande återkallas, ska fordon som har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med detta typgodkännande dras tillbaka.

I paragrafen regleras vad som gäller för fordon som har byggts och godkänts i enlighet med ett typgodkännande som har återkallats. Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.8 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Bestämmelsen gäller i de fall ett typgodkännande enligt 4 kap. 6 § har återkallats med stöd av 5 §. Fordon som har beviljats ett godkännande för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 8 § med en fordonstyp för vilket typgodkännandet har återkallats, ska dras tillbaka från marknaden.

När ett typgodkännande har återkallats är det följaktligen inte heller möjligt att godkänna fordon som har konstruerats och byggts i enlighet med typgodkännandet men ännu inte hunnit godkännas på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.2.

Tillsyn över utsedda organ

Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter

7 § Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

Tillsynsmyndigheten har rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler och få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens skyldighet att utöva tillsyn över utsedda organ. Genom paragrafen genomförs del av artikel 36.3 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519). Den motsvarar dock 18 och 19 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, som reglerar motsvarande skyldighet när det gäller anmälda organ.

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten efter det att myndigheten har utsett ett organ fortsätta att bedriva kontroll och tillsyn över detta för att säkerställa att kraven som uppställs för att bli ett utsett organ även i fortsättningen efterlevs.

I *andra stycket* anges vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har för att utöva tillsyn enligt första stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.3.

Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 2 kap. 3 § om att utse ett utsett organ, om organet inte längre uppfyller kraven eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta om begränsning eller återkallelse av ett beslut om att utse ett utsett organ. Genom paragrafen genomförs artikel 39 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519). Den motsvarar däremot 10 § lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, som reglerar motsvarande möjlighet när det gäller anmälda organ.

Enligt paragrafen får tillsynsmyndigheten besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 2 kap. 3 § om att utse ett utsett organ om det utsedda organet inte längre uppfyller de krav som ställs för att bli ett utsett organ. Detsamma gäller om det utsedda organet allvarligt åsidosatt de skyldigheter som ställs på ett utsett organ. Paragrafen ger tillsynsmyndigheten möjlighet att, tillfälligt eller helt, begränsa eller

återkalla sitt beslut. Ett sådant beslut gäller enligt 7 kap. 6 § omedelbart, om något annat inte anges i beslutet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 12 § 3 meddela föreskrifter om vilka krav som ställs för att bli ett utsett organ och vilka skyldigheter som organet har.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.3.

Marknadskontroll

9 § Om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § första stycket, får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med en EG-försäkran.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 1 § första stycket, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med en EG-kontrollförklaring.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens skyldighet att utföra marknadskontroll. Genom paragrafen genomförs artiklarna 11.1 och 16.1 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 8 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Med marknadskontroll avses tillsynsmyndighetens kontroll av att produkter som tillhandahålls på marknaden motsvarar uppställda krav, t.ex. säkerhetskrav, samt att produkterna är försedda med nödvändig dokumentation.

I *första stycket* regleras tillsynsmyndighetens skyldighet att bedriva marknadskontroll över driftskompatibilitetskomponenter.

I *andra stycket* finns särskilda regler för marknadskontroll över delsystem. I dessa fall begränsar sig tillsynsmyndighetens befogenheter till att kunna kräva kompletterande kontroller.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 146.

Register

Infrastrukturregister

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för registrering av järnvägsinfrastruktur i ett infrastrukturregister.

Infrastrukturförvaltare ska till myndigheten lämna ut de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

I paragrafen regleras infrastrukturregistret. Genom paragrafen genomförs del av artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att regeringen utser den myndighet som för svenskt vidkommande ska ansvara för det infrastrukturregister som behandlas i artikel 49, det s.k. RINF. Denna myndighet är nationellt registreringsorgan enligt artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur.

Enligt *andra stycket* ges infrastrukturförvaltare (se definitionen i 1 kap. 9 §) en skyldighet att till den myndighet som regeringen enligt första stycket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att föra och uppdatera registret.

Övervägandena finns i avsnitt 17.9.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 52 f.

Fordonsregister

11 § Tillsynsmyndigheten ska ansvara för registrering av fordon i ett fordonsregister.

Fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla sådana ändrade förhållanden som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission,
2. en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, eller
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

I paragrafen regleras fordonsregistret. Genom paragrafen genomförs del av artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 8 a § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten ansvara för registrering av fordon. Tillsynsmyndigheten är registreringsenhet enligt artikel 5 i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Fram till dess att ett gemensamt europeiskt fordonsregister finns på plats ska registreringen ske i ett nationellt fordonsregister enligt artikel 47 i direktivet. Därefter ska fordonsinnehavaren lämna in en registreringsansökan genom det europeiska fordonsregistret till valfri medlemsstat inom fordonets användningsområde (artikel 6.1 i genomförandebeslut (EU) 2018/1614), se 4 kap. 11 §.

Enligt *andra stycket* ska fordonsinnehavare lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att föra och uppdatera registret. Med fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt använder fordonet för att utföra trafik inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Genom *tredje stycket* säkerställs att de nationella och utländska myndigheter som enligt artikel 47.1 c ska ges tillgång till information ur registret kan få det. I Sverige omfattas registret av offentlighetsprincipen, vilket betyder att var och en har rätt att få ut uppgifter ur registret om uppgifterna inte omfattas av sekretess. Skyldigheten för tillsynsmyndigheten att lämna ut uppgifter ur registret enligt offentlighetsprincipen har dock inte ansetts omfatta utlämnande till utländska myndigheter. De uppräknade myndigheterna ska dessutom ha rätt att få tillgång till uppgifter ur registret även om dessa omfattas av sekretess. Skyldigheten att lämna uppgifter till nationell och utländsk myndighet har i sig sekretessbrytande verkan enligt 8 kap. 3 § 1 och 10 kap. 28 § offentlighets- och sekretesslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.9.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 52 f. och 91.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn,
2. järnvägsföretags rapporteringskrav,
3. marknadskontroll,
4. skyldighet att lämna uppgifter till det europeiska registret över godkända fordonstyper, och
5. skyldigheter att lämna sådana uppgifter som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Genom bemyndigandet möjliggörs ett genomförande av direktiv (EU) 2016/797 i de delar som inte genomförs i denna lag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten avser föreskrifter om tillsyn. Begreppet tillsyn åsyftar tillsyn i vid bemärkelse. Genom bemyndigandet kan t.ex. bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/797 om det medlingsförfarande som ska tillämpas om tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har olika uppfattning i fråga om ett godkännandeärende eller ett tillsynsingripande genomföras, ett förfarande i vilket den sökande kan involveras (jämför artiklarna 21.7 och 26.45).

Andra punkten avser i första hand föreskrifter varigenom de rapporteringskrav som uppställs för järnvägsföretag i artikel 26.1 i direktiv (EU) 2016/797 kan genomföras.

Tredje punkten avser möjligheten att meddela ytterligare föreskrifter om marknadskontroll än vad som framgår av 11 §.

Fjärde punkten avser möjligheten att meddela föreskrifter som riktar sig till enskilda om rapporteringskrav till det europeiska registret över godkända fordonstyper (jämför 4 kap. 6 § andra stycket).

Femte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 a § järnvägslagen, jämför prop. 2006/07:45 s. 68 f.

Övervägandena finns i avsnitt 17.7.1, 17.7.4 och 17.9.2.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i sin verksamhet använder

1. en fast installation som inte har godkänts enligt 3 kap., eller
2. ett fordon som inte har godkänts enligt 4 kap.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om vem som kan bli föremål för sanktionsavgift och under vilka förutsättningar sådan kan tas ut. Paragrafen ersätter hittillsvarande 10 kap. 1 § 4 järnvägslagen (2004:519).

Av *punkt 1* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som i sin verksamhet använder en fast installation som omfattas av lagen men som inte har godkänts enligt 3 kap. I 3 kap. regleras godkännande för ibruktagande (1 §), godkännande för ibruktagande efter modernisering

eller ombyggnation (3 §) och tillfälligt godkännande (4 §). Enligt övergångsbestämmelserna till denna lag gäller även i fortsättningen godkännanden av markbaserade delsystem eller andra spåranläggningar som har beslutats före järnvägstekniklagens ikraftträdande. För den som i sin verksamhet använder en fast installation som består av markbaserade delsystem som har godkänts enligt 2 kap. 13 § i hittillsvarande järnvägslagen eller en spåranläggning som godkänts enligt ännu äldre lagstiftning, får alltså en sanktionsavgift enligt denna punkt inte tas ut (förrän det görs en sådan modernisering eller ombyggnation som kräver ett godkännande enligt förevarande lag).

Av *punkt 2* framgår att sanktionsavgift får tas ut av den som i sin verksamhet använder ett fordon som omfattas av förevarande lags bestämmelser men som saknar godkännande enligt 4 kap. Den som använder ett fordon som visserligen omfattas av ett godkännande, men inte ett godkännande för aktuellt område för användning, saknar godkännande i fråga om detta område. En sanktionsavgift kan då tas ut. På motsvarande sätt som gäller för fasta installationer enligt *punkt 1* räknas som godkännande samtliga de godkännanden som regleras i 4 kap., dvs. godkännande för att släppas ut på marknaden (1 §), godkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå (1 § första stycket och 3 §), godkännande efter modernisering eller ombyggnation (4 §), uppdaterat godkännande efter utvidgning av ett fordons område för användning (5 §), godkännande efter uppvisande av ett intyg om typöverensstämmelse (8 §) och tillfälligt godkännande (9 §).

Sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaksamhet. Det är alltså fråga om ett strikt ansvar.

I övergångsbestämmelserna anges att sanktionsavgift endast kan komma i fråga för överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2 och 18.2.6.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

Paragrafen reglerar krav på delgivning. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts underrättelse om att tillsynsmyndigheten överväger att fatta beslut om att ta ut en sådan avgift inom fem år från det att den aktuella överträdelsen enligt 1 § har ägt rum. Bestämmelser om delgivning finns i delgivningslagen (2010:1932).

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Paragrafen reglerar att dubbla förfaranden och sanktioner inte får förekomma för en och samma överträdelse, dvs. ett s.k. dubbelprovningsförbud. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första punkten* får en sanktionsavgift inte beslutas om det för överträdelsen finns ett vitesföreläggande enligt förevarande lag (se 5 kap. 3 § andra stycket) eller enligt en annan författning och en domstolsprocess har inletts om utdömande av vitet.

Enligt *andra punkten* får en sanktionsavgift inte tas ut i fråga om en överträdelse för vilken en annan sanktion redan har beslutats enligt en annan författning.

Enligt *tredje punkten* får en sanktionsavgift inte tas ut i de fall ett straffrättsligt förfarande har inletts för överträdelsen genom att åtal har väckts, ett strafföreläggande har utfärdats eller åklagaren har fattat beslut om åtalsunderlåtelse. Det finns dock inget hinder mot att ta ut sanktionsavgift för en överträdelse för vilken en åklagare har beslutat att inte inleda förundersökning eller överträdelsen på annat sätt inte längre är föremål för utredning om brott och därmed inte har prövats slutligt.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

I paragrafen reglerar hur det belopp som ska tas ut som sanktionsavgift ska bestämmas. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I paragrafen anges att vid uttag av sanktionsavgift ska beloppet bestämmas med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Vid bedömning av överträdelsens art och omfattning ska bl.a. hänsyn tas till sådana faktorer som hur stora skadeverkningar eller risk för sådana som överträdelsen har kunnat medföra. Vad avser övriga omständigheter kan t.ex. beaktas om det har varit fråga om upprepade överträdelser eller om överträdelsen fortgått trots att den (sedermera) avgiftsskyldige uppmärksammats på denna.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Paragrafen behandlar möjligheten till nedsättning av sanktionsavgift samt anger närmare förutsättningar för detta. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att den som avses i 1 §, dvs. den som vid en prövning skulle kunna hållas ansvarig för överträdelsen, helt eller delvis ska befrias från sanktionsavgift om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift. Befrielsegrunderna får bedömas med utgångspunkt från omständigheterna i det enskilda fallet. Befrielse kan t.ex. övervägas när fråga är om rena engångsföreteelser som inte ger intryck av att vara särskilt förslagna eller kvalificerade och som inte har fått några uppenbara eller i vart fall inte avsevärda negativa konsekvenser. I detta sammanhang ska vidare beaktas att sanktionsavgiften blir proportionell med hänsyn till överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig vara befrielsegrundande, men inom ramen för befrielsegrunderna måste det kunna beaktas även subjektiva omständigheter som sjukdom och dylikt. På så sätt kan subjektiva omständigheter ändå komma att beaktas inom ramen för befrielse.

I *andra stycket* tydliggörs att möjligheten till nedsättning ska beaktas även om det inte har framställts något yrkande om detta.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.3.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utsökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

Paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter det att ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att en sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfalla staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift har fått laga kraft.

Bestämmelsen i *andra stycket* innebär att om en sanktionsavgift inte betalas i tid, får den verkställas enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 utsökningsbalken.

Om sanktionsavgift inte betalas inom den angivna tiden ska enligt *tredje stycket* dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift tas ut och tillsynsmyndigheten ska begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229).

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.4.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Paragrafen anger när en beslutad sanktionsavgift inte behöver betalas. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

En påförd sanktionsavgift ska bortfalla om inte verkställighet har ägt rum inom fem år från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.4.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande till regeringen. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom paragrafen bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas. Avsikten är att regeringen ska kunna ange ett beloppintervall inom vars ramar lagens bedömningsgrunder kan beaktas och anpassas.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.2.

7 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte godkänna en fast installation enligt 3 kap. eller ett fordon enligt 4 kap. om den sökande begär det. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt 5 kap. 5 § om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande.

En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

I paragrafen regleras omprövning av beslut om godkännanden. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 18.7, 21.11 och 26.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 1 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten ompröva sitt beslut att inte bevilja ett godkännande av en fast installation enligt 3 kap. eller ett fordonsgodkännande eller typgodkännande enligt 4 kap. om den sökande begär det. Rätten till omprövning gäller även tillfälliga godkännanden av fasta installationer och fordon enligt 3 kap. 4 § respektive 4 kap. 9 §. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om godkännande avslagits helt som situationer där en ansökan om godkännande inte har fått fullt bifall t.ex. när det gäller det önskade området för användning eller andra villkor (jämför 3 kap. 5 § och 4 kap. 10 §). Rätten att få ett beslut omprövat av samma instans gäller även i de fall tillsynsmyndigheten har ändrat, tillfälligt dragit in eller återkallat ett beslut om fordonsgodkännande eller fordonstypgodkännande enligt 5 kap. 7 §.

Enligt *andra stycket* ska en begäran om omprövning ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Övervägandena finns i avsnitt 19.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 64 f.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärenden enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten. När det gäller beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska dock beslut i omprövningsärendet fattas inom en månad från det att begäran kom in till tillsynsmyndigheten.

Ett beslut enligt 5 kap. 5 § om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande ska inte gälla under handläggningen av omprövningsärendet.

I paragrafen regleras förfarandet i omprövningsärenden. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 18.7, 21.11 och 26.4 i direktiv (EU) 2016/797. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* har tillsynsmyndigheten efter mottagandet av en begäran om omprövning av ett godkännandebeslut två månader på sig att antingen fastställa sitt tidigare beslut eller ändra detta. För omprövning av beslut om ändring, tillfällig indragning eller återkallelse av ett godkännandebeslut enligt 5 kap. 7 § gäller i stället att tillsynsmyndigheten ska fastställa beslutet eller ändra detta inom en månad från det att begäran om omprövning kom in till tillsynsmyndigheten.

Enligt *andra stycket* ska ett beslut enligt 5 kap. 7 §, för vilket en omprövning eller ändring har begärts, inte tillämpas fram till dess att tillsynsmyndigheten har fattat beslut i omprövningsärendet, dvs. antingen fastställt sitt tidigare beslut eller ändrat detta.

Övervägandena finns i avsnitt 19.1, jämför prop. 2010/11:160 s. 64 f.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Paragrafen innehåller en upplysning om att det för omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I de fall ERA fattat beslut om ett godkännande prövar ERA även en eventuell begäran av omprövning av godkännandebeslutet. Vilken instans, ERA eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att fatta beslut om godkännande av fordon framgår av 4 kap. 3 §. ERA har behörighet att pröva samtliga godkännanden gällande fordon som regleras i 4 kap. utom tillfälliga godkännanden (4 kap. 10 §), som enbart prövas av tillsynsmyndigheten.

I fråga om godkännande av fasta installationer är ERA endast inblandad genom att fatta beslut om förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. Ett sådant förhandsgodkännande är vid sidan av andra förhållanden en förutsättning för beviljande av slutligt godkännande av en fast installation (jämför 3 kap. 2 § 4).

Bestämmelser om omprövning av ERA:s beslut finns i artikel 60 i förordning (EU) 2016/797.

Övervägandena finns i avsnitt 19.1.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut enligt förevarande lag. Genom paragrafen genomförs delar av artiklarna 18.7, 21.11 andra stycket, 26.3 och 26.5 i direktiv (EU) 2016/797, som i delar hänvisar till artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt förevarande lag och enligt till lagen anslutande föreskrifter får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Möjligheten att överklaga gäller även för beslut som har meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797, vilket innefattar tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv (jämför författningskommentaren till 5 kap. 3 § första stycket).

I *andra stycket* anges att det krävs prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154 f.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft.

I paragrafen regleras från vilken tidpunkt ett beslut enligt lagen gäller. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges huvudregeln att beslut som fattas enligt lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat särskilt anges i beslutet. Jämfört med hittillsvarande reglering i järnvägslagen förtydligas att även beslut som har meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Med sådana rättsakter avses även rättsakter som fortfarande är gällande och som har utfärdats med stöd av direktiv som ersatts av direktiv (EU) 2016/797 (jämför författningskommentaren till 5 kap. 3 § första stycket).

Enligt *andra stycket* ska dock ett beslut om att påföra sanktionsavgift enligt 6 kap. inte gälla förrän det har fått laga kraft.

Övervägandena finns i avsnitt 19.4.

6 § Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Paragrafen innehåller en upplysning om att det för överklagande av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

För beslut som fattas av ERA gäller inte förevarande lags bestämmelser om överklagande. Bestämmelser om överklagande av ERA:s beslut finns i artiklarna 58 och 59 i förordning (EU) 2016/797. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att den avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Vilken instans, ERA eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att fatta beslut om godkännande av fordon framgår av 4 kap. 3 §. ERA har behörighet att pröva samtliga godkännanden gällande fordon som regleras i 4 kap. utom tillfälliga godkännanden (4 kap. 10 §), som enbart prövas av tillsynsmyndigheten.

I fråga om godkännande av fasta installationer är ERA endast inblandad genom att fatta beslut om förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. Ett sådant förhandsgodkännande är vid sidan av andra förhållanden en förutsättning för beviljande av slutligt godkännande av en fast installation (jämför 3 kap. 2 § 4).

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.
2. Ett beslut av tillsynsmyndigheten om undantag från krav på att tillämpa TSD som har meddelats enligt 2 kap. 11 § första stycket eller 12 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) gäller fortfarande.
3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som en fast installation består av gäller fortfarande. Detsamma gäller i fråga om ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk en fast installation enligt 3 kap. krävs dock när en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 3 kap. 3 §.
4. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § 4 gäller inte
 - a) för projekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller
 - b) till utgången av den 16 juni 2031 för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.
5. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 4 § eller fordonets område för användning ska utvidgas enligt 4 kap. 5 §, dock endast i fråga om det nya området.
6. Ett typgodkännande av fordon enligt 2 kap. 20 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) eller ett godkännande på grundval av en försäkrans överensstämmelse enligt 2 kap. 21 § samma lag gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 6 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkrans överensstämmelse enligt 4 kap. 8 §.
7. Bestämmelserna i 5 kap. denna lag tillämpas även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka det inte krävs godkännanden enligt punkterna 4 och 5.

8. En sanktionsavgift får endast tas ut för överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

9. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten reglerar beslut om undantag från krav på tillämpning av TSD som tillsynsmyndigheten har fattat när lagen träder i kraft. Tillsynsmyndighetens beslut att bevilja undantag från tillämpning av TSD (jämför artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797) med stöd av 2 kap. 11 eller 12 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter lagens ikraftträdande. I lagen införs ett bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från TSD och motsvarande möjlighet att fatta beslut om undantag kan regleras på lägre föreskriftsnivå (se författningskommentaren till 2 kap. 12 § 2).

Tredje punkten reglerar fasta installationer som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk. Punkten innebär att godkännanden för ibruktagande av delsystem som är att hänföra till fasta installationer, dvs. de markbaserade delsystemen Infrastruktur, Energi och Markbaserad trafikstyrning och signalering som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter lagens ikraftträdande. Detsamma gäller för motsvarande installationer (spåraneläggningar) som har godkänts redan före järnvägslagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2004. Den nya lagen tillämpas först om en fast installation moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs enligt 3 kap. 3 § i lagen.

Fjärde punkten reglerar vilka krav som ska ställas för godkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. Genom punkten undantas fasta installationer som ingår i projekt som vid ikraftträdandet är påbörjade och uppfyller vissa i punkten uppställda rekvisit från krav på förhandsgodkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA).

Femte punkten reglerar fordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk. I punkten anges att godkännanden för ibruktagande av delsystem som är att hänföra till fordon, dvs. de mobila delsystemen Rullande materiel och Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter den nya lagens ikraftträdande. Detsamma gäller i fråga om fordon som har godkänts med stöd av 2 kap. 15–18 §§ järnvägslagen och fordon som har godkänts för ibruktagande före järnvägslagens ikraftträdande, dvs. den 1 juli 2004. Den nya lagen tillämpas först om ett fordon ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att ett godkännande krävs enligt 4 kap. 4 §. Detsamma gäller i fråga om fordon som ska användas inom ett område för vilket det ursprungliga godkännandet inte har prövats, dvs. att fordonets område för användning ska utvidgas i förhållande till det ursprungliga godkännandet (jämför 4 kap. 5 §). Då krävs ett godkännande enligt 4 kap. 1 §, dock endast för det nya och utvidgade området.

Sjätte punkten reglerar vad som gäller för typgodkännanden och godkännanden som beviljats på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med ett typgodkännande. Sådana godkännanden fortsätter att gälla och ska anses utgöra motsvarande godkännanden enligt förevarande lag.

Sjunde punkten reglerar att tillsynsbestämmelserna i 5 kap. ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem och fordon som har godkänts för att tas i bruk före ikraftträdandet och för vilka tidigare beviljade godkännanden fortsätter att gälla. Detta gäller både för godkännanden som beviljats enligt järnvägslagen och för godkännanden som beviljats enligt lagstiftning som gällde före järnvägslagen.

Åttonde punkten reglerar sanktionsavgifter. Sanktionsavgifter är en nyhet i förhållande till järnvägslagen. Av övergångsbestämmelsen framgår att en sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § enbart får tas ut för överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet. Om en överträdelse upptäcks efter ikraftträdandet men har ägt rum dessförinnan, får alltså en sanktionsavgift inte tas ut. Detsamma gäller för överträdelser som pågår såväl före som efter lagens ikraftträdande, såvitt avser tiden före ikraftträdandet.

Nionde punkten reglerar hantering av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden som regleras i lagen gäller i första hand tillsynsmyndighetens prövning av godkännanden av fasta installationer (3 kap.) och fordon (4 kap.) samt tillsynsärenden. Den EG-kontroll som utförs av anmälda och utsedda organ enligt 2 kap. i lagen utgör inte sådana myndighetsärenden som avses här. Huvudregeln innebär att äldre föreskrifter, dvs. järnvägslagens regler, gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet. Det kan dock förekomma reglering i direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att nya regler måste tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 20.2.

24.4 Förslaget till järnvägssäkerhetslag

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger bl.a. lagens innehåll och att lagen genomför direktiv 2016/798. Den genomför artiklarna 1 och 4.1 a i direktivet.

I paragrafen anges att syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten. Det innebär att säkerheten ska upprätthållas generellt och där så är möjligt ska den stärkas och förbättras.

Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.1.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (3 kap.),
- tillsyn (4 kap.),
- ordning (5 kap.),
- sanktionsavgift (6 kap.),

- straff (7 kap.),
- omprövning och överklagande (8 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll genom en uppräkningslista av lagens kapitelrubriker.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Paragrafen behandlar lagens tillämpningsområde. Genom paragrafen genomförs del av artikel 2.1 och del av artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § järnvägs-lagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att tillämpningsområdet motsvaras av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Unionens järnvägssystem definieras i artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/798, med hänvisning till definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797. Enligt den artikeln definieras unionens järnvägssystem som de delar som anges i bilaga I till det direktivet. Med järnvägssystem avses enligt bilagan järnvägsnät och fordon.

Lagen har i stort sett samma tillämpningsområde som järnvägsteknik-lagen. De järnvägssystem som inte omfattas av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.1.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller en operatör använder för sin godsverksamhet eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som används på sådana nät.

Paragrafen behandlar undantag från lagens tillämpningsområde som det uttrycks i 3 §. Den motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket samt 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägs-lagen (2004:519).

Tillämpningsområdet (den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem) framgår av 3 §, men av tydlighetsskäl anges gränserna för tillämpningsområdet i förevarande paragraf.

Enligt *första punkten* undantas tunnelbana och spårväg från lagens tillämpningsområde. Punkten genomför artikel 2.2 a–b i direktiv (EU) 2016/798. Ett motsvarande undantag finns i hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägs-lagen.

Enligt *andra punkten* undantas järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Punkten genomför artikel 2.2 c i direktiv (EU) 2016/798. Ett motsvarande undantag finns i hittillsvarande 2 kap. 13 § andra stycket järnvägslagen.

Innebörden av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem framgår av författningskommentaren till 3 §. Begreppet funktionellt avskilt innebär att järnvägsnätet är avskilt från det nämnda järnvägssystemet. Avskildheten innebär att en verksamhetsutövare fysiskt är förhindrad att använda järnvägssystemet utanför det område som är avskilt, t.ex. på grund av en blockering. Lagen tillämpas inte heller på fordon som enbart används på sådana nät.

Enligt *tredje punkten* undantas privatägda järnvägsnät som ägaren till nätet eller en operatör vid nätet använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Genom punkten utnyttjas möjligheten att undanta sådana nät enligt artikel 2.3 a i direktiv (EU) 2016/798. Undantaget saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag. Det gäller i första hand nät som brukar omnämnas industrispår. Det är fråga om privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det kan t.ex. vara fråga om avgiftsfri trafik av passagerare inom ett hamn eller personal som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industriområde. Undantaget omfattar fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. När ett fordon även används på nät som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem ska lagen tillämpas. Med operatör avses en sådan verksamhetsutövare som utför tjänster för ägaren av ett privatägt järnvägsnät, inklusive förvaltning av infrastrukturen i ett sådant nät.

Enligt *fjärde punkten* undantas järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål samt fordon som används på sådana nät. Genom punkten utnyttjas undantagsmöjligheten enligt artikel 2.3 b i direktivet. Undantaget motsvarar delvis 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen. Utanför lagens tillämpningsområde faller alltså fordon som används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål (t.ex. museifordon) utanför den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät. Ett lokalt ändamål kan vara ett kommunalt järnvägsnät som används för lokal depåverksamhet. Så snart ett fordon används på ett sådant järnvägsnät är det undantaget från lagens tillämpningsområde. Genom verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § regeringsformen kan det preciseras vad som avses med järnvägsnät eller fordon som är avsedda att enbart användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.2.

5 § I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

I lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem finns bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag.

Paragrafen innehåller en upplysning om andra tillämpliga lagar. Den motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Första stycket upplyser om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg är tillämplig i stället för den förevarande lagen (jfr 4 § 1).

Andra stycket upplyser om att bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag finns i lagen om nationella järnvägssystem. De fall som avses i 4 § punkterna 2–4 omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 7.2.2.

Tillsynsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn, pröva ansökningar om tillstånd och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Tillsynsmyndigheten är nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Tillsynsmyndigheten fullgör därmed de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet och att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Genom paragrafen genomförs del av artikel 16.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att regeringen utser den myndighet som ska vara tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten ska bl.a. pröva ansökningar om gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt 3 kap. och utöva tillsyn enligt 4 kap.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Beträffande definitionen av nationell säkerhetsmyndighet, se artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798. Att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet innebär inte någon förändring i sak mot vad som gäller sedan tidigare. Andra stycket innehåller också en upplysning om att tillsynsmyndigheten fullgör de uppgifter som den nationella säkerhetsmyndigheten ges i direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Direktiv (EU) 2016/798 har ersatt det upphävda direktivet 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Enligt artikel 34 i direktiv (EU) 2016/798 ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses utgöra hänvisningar till det nya. Tillsynsmyndighetens skyldigheter omfattar alltså även uppgifter som faller på den nationella säkerhetsmyndigheten enligt rättsakter som fortfarande är tillämpliga och som utfärdats enligt det upphävda direktivet.

Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Övervägandena finns i avsnitt 17.1.

Ord och uttryck i lagen

7 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät, *infrastrukturförvaltare*: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsföretag: den som 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,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta, och

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon enligt det register som avses i 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen (2022:000).

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck.

I författningskommentaren till järnvägstekniklagen (1 kap. 9 §), utvecklas vad som avses med EES, fordon, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och TSD.

Med *järnvägsinfrastruktur* avses 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. Definitionen är densamma som i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Med *underhållsansvarig enhet* avses den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon enligt det register över fordon som avses i järnvägstekniklagen. Definitionen motsvarar artikel 3.20 i direktiv (EU) 2016/798. Den motsvarar delvis definitionen i hittillsvarande 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3 och 8.1.8.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I paragrafen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter för tillsynsmyndighetens verksamhet i anslutning till lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

I förhållande till hittillsvarande järnvägslag avser bemyndigandet även avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Hänvisningen till

direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67 f.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i järnvägssystemet.

Paragrafen anger att ansvaret för en säker drift i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs del av artikel 4.1 d och 4.1 e i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon (se författningskommentaren till 1 kap. 3 §). Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för sina respektive delar av järnvägssystemet, dvs. de ansvarar för att bedriva sin verksamhet i järnvägssystemet på ett säkert sätt. Detta hindrar inte att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan anlita andra för att utföra delar av verksamheten. I dessa fall kan avtal användas för att säkerställa att de som anlitas utför sitt uppdrag på ett sätt som är förenligt med kravet på säker drift. I ansvaret för säker drift ligger att identifiera, bedöma och i förekommande fall reducera risker för olyckor.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.1.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Paragrafen anger att både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Genom paragrafen genomförs artikel 4.1 d iii och delar av artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Säkerhetsstyrningssystemet är det verktyg som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag ska använda för att tillse att den verksamhet de ansvarar för i järnvägssystemet bedrivs i enlighet med kravet på säker drift, se 1 §. Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför löpande anpassas och utvecklas jämsides med infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet i övrigt. Säkerhetsstyrningssystemet ska utgöras av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa att järnvägsverksamheten bedrivs säkert. I begreppet förfaranden ingår t.ex. förfaranden för att genomföra riskkontrollåtgärder, jämför författningskommentaren till 4 §.

Vidare ställs ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet. Därigenom kan systemet identifieras.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kan meddela närmare föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem med stöd av bemyndigandet i 2 kap. 15 § 1.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3, jämför prop. 2006/07:45 s. 33 f.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Paragrafen anger hur ett säkerhetsstyrningssystem, som avses i 2 §, ska utformas. Genom paragrafen genomförs artikel 4.3 b, artikel 9.3 andra stycket och delar av artikel 9.4 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Säkerhetsstyrningssystemet ska hantera risker i den verksamhet som en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ansvarar för. Det är inte endast hanteringen av säkerhetsrisker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets egen verksamhet ger upphov till som ska säkerställas inom ramen för ett säkerhetsstyrningssystem. Även säkerhetsrisker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet, t.ex. risker till följd av samarbete mellan två järnvägsföretag i samband med tillhandahållande av en transporttjänst eller risker i samband med anlitate entreprenörers arbete. Säkerhetsstyrningssystemet avser dock enbart själva järnvägsverksamheten.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska anpassas till verksamhetens art (jfr artikel 3.31 i direktiv (EU) 2016/798), t.ex. om verksamheten avser persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, eller enbart växlingstjänster. Säkerhetsstyrningssystemet ska också anpassas till verksamhetens omfattning, baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt till antalet anställda hos infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets. Vidare ska säkerhetsstyrningssystemet anpassas till området för verksamheten, t.ex. om området utgörs av ett eller flera nät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik. Även andra relevanta förhållanden ska beaktas. Vilka de är beror på bl.a. vilken infrastrukturförvaltare eller vilket järnvägsföretag som det är fråga om.

Se vidare författningskommentaren till 4 § i fråga om närmare EU-reglering om utformningen av säkerhetsstyrningssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, ställa krav på att de som anlitas genomför riskkontroll och att de som anlitas ställer motsvarande krav på någon som de anlitar i sin tur. Om det är lämpligt ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ställa krav på att de som anlitas samarbetar med varandra.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även säkerställa att den riskkontroll som avses i andra stycket genomförs.

Paragrafen anger att bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Genom paragrafen genomförs artiklarna 4.1 d i, 4.3 a, 4.3 c, 4.3 d och 4.4 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Med riskkontroll avses att identifiera en risk, bedöma risken och åtgärda risken. Om risken avser flera aktörer av nu nämnt slag, ska riskkontrollen genomföras av dem i samarbete. En motsvarande reglering finns i 2 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem. Regleringen i lagarna innebär att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt förevarande lag kan behöva samarbeta med infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt lagen om nationella järnvägssystem.

Den riskkontroll som avses enligt förevarande lag ska genomföras i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som framgår av artikel 6.1 a i direktivet. Dessa utvecklas närmare i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009. Riskkontroll behandlas även i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 1158/2010 och (EU) nr 1169/2010. Av bilaga I och II till förordningen framgår vilka krav som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förhålla sig till vid upprättande av sina respektive säkerhetsstyrningssystem, bl.a. att säkerställa att säkerhetsstyrningssystemen innehåller åtgärder för att hantera risker.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på de som anlitas att genomföra riskkontroll, om det bedöms lämpligt. De ska även ställa krav på att de som i sin tur anlitas genomföra riskkontroll. Det är alltså inte bara de som anlitas av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som ska genomföra riskkontroll utan även de som i sin tur anlitas. Det kan t.ex. vara fråga om underhållsansvariga enheter, tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare. Detta ställer krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, t.ex. när de ingår avtal med andra aktörer. I de fall det är lämpligt kan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag genom att träffa avtal ställa krav på att nödvändig riskkontroll genomförs även i senare avtalsled.

I *tredje stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag även ska säkerställa att den riskkontroll som avses i andra stycket faktiskt genomförs. Kontrollen ska ske enligt den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktivet. Säkerhetsmetoden utvecklas närmare i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter

erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.4.

5 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska, inom sina respektive ansvarsområden, vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera till dem som berörs.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, om det är lämpligt, även säkerställa att de som ska genomföra riskkontroll enligt 4 § andra stycket inom sina respektive ansvarsområden vidtar de åtgärder som krävs för att hantera en säkerhetsrisk som de upptäcker eller informeras om och rapporterar till dem som berörs.

Paragrafen anger att bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk ska vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisken och rapportera den till de som berörs. Genom paragrafen genomförs artikel 4.5 a och 4.5 b första meningen i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med säkerhetsrisk avses bl.a. fel som bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen. Även säkerhetsrisker som upptäcks i strukturella delsystem, dvs. infrastruktur, fordon och trafikstyrning och signalering, omfattas.

I *första stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inom sina ansvarsområden, ska vidta de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisker och rapportera till de som berörs. Säkerhetsrelaterad information ska alltså utbytas mellan olika aktörer som verkar inom järnvägssektorn.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de som anlitas och de som anlitas i sin tur vidtar de åtgärder som krävs för att hantera säkerhetsrisker och rapporterar till de som berörs av säkerhetsrisken.

I likhet med vad som gäller för riskkontroll ställs kravet att hantera eventuella säkerhetsrisker ytterst på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Kravet innebär att säkerhetsrisker som kommit i dagen eller sådana som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag informeras om ska åtgärdas så att en säker drift i järnvägssystemet kontinuerligt upprätthålls.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.4.

6 § Om ett järnvägsföretag använder någon annans fordon, ska järnvägsföretaget och den som tillhandahållit fordonet utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Paragrafen behandlar utbyte av uppgifter när järnvägsföretag använder någon annans fordon. Genom paragrafen genomförs artikel 4.6 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Av paragrafen framgår att när ett järnvägsföretag använder någon annans fordon ska järnvägsföretaget och den som tillhandahållit fordonet utbyta alla uppgifter som är relevanta för den säkra driften av fordonet. Den som tillhandahåller ett fordon kan t.ex. vara ägaren till fordonet eller ett annat järnvägsföretag som i egenskap av fordonsinnehavare (jfr artikel

3.19 i direktiv (EU) 2016/798), utan att vara ägare till fordonet, hyr ut det till ett annat järnvägsföretag. Uppgifter som kan vara särskilt relevanta att utbyta är exempelvis ett fordon status och historia, information om körduglighet och uppgifter i underhållsjournaler.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.4.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

7 § Anställda i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

Paragrafen anger krav som ställs på den som är anställd hos eller på annat sätt anlitas av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs artikel 13.4 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att god kännedom krävs bl.a. om förhållanden som gäller för verksamheten och som avser arbetsuppgifterna i fråga. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för att deras anställda uppfyller kraven. I detta ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

Andra stycket anger särskilda villkor för att få utföra säkerhetskritiska uppgifter. Med säkerhetskritiska uppgifter avses exempelvis uppgifter som innebär styrning eller påverkan av ett tågs rörelse.

Av tredje stycket framgår att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas i verksamhet hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag uppfyller kraven som anges i första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 171 f.

8 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som visar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fråntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Paragrafen innebär att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inte får tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter om det föreligger hinder av hälsoskäl. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte får tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan föregående läkarundersökning som utvisar att hinder inte föreligger av hälsoskäl. Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ska se till att alla som är sysselsatta i deras verksamhet uppfyller erforderliga krav och i övrigt anses lämpliga. Detta ställer krav på infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget, t.ex. när de ingår avtal med entreprenörer att säkerställa att även de som anlitas uppfyller nödvändiga hälsokrav och att den anlitate ser till att dennes personal uppfyller erforderliga krav.

Av *andra stycket* framgår att den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter regelbundet ska genomgå läkarundersökningar. Det är nödvändigt för att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska kunna uppfylla sitt ansvar enligt 7 § andra stycket. Skyldigheten att genomgå läkarundersökning gäller även i övrigt vid behov. Om det finns omständigheter som tyder på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller erforderliga krav, exempelvis om personen i fråga har varit med om en olycka eller ett tillbud eller återgår i tjänst efter ett längre uppehåll, kan det vara skäl för att personen ska genomgå en läkarundersökning.

Enligt *tredje stycket* har en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag möjlighet att frånta säkerhetskritiska arbetsuppgifter från den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 172 f.

Underhållsansvarig enhet för fordon

9 § För att ett fordon ska få användas i järnvägstrafik ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska, innan det används i trafik, säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat.

Paragrafen anger förutsättningar för att fordon ska få användas i järnvägstrafik. Genom paragrafen genomförs artikel 14.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 23 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Innan ett fordon får användas i järnvägstrafik ska det tilldelas en enhet som ansvarar för fordonets underhåll. Den underhållsansvariga enheten ska registreras i det nationella fordonsregistret, jämför 1 kap. 7 § förevarande lag och 5 kap. 11 § järnvägstekniklagen.

Av paragrafen framgår också att innan ett fordon får användas i järnvägstrafik ska användaren säkerställa att den underhållsansvariga enheten har ett underhållscertifikat. Detta ställer krav på användaren av fordon, t.ex. när den ingår avtal med den som tillhandahåller ett fordon. I praktiken innebär det att det är en infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretaget som använder fordonet som kan bli föremål för tillsynsmyndighetens åtgärder om den underhållsansvariga enheten inte uppfyller kraven på certifiering, se 4 kap. Det är infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget som ytterst ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Enheter med ansvar för underhåll av fordon ska alltså vara certifierade, se 11 §. Certifieringskravet underlättar för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att säkerställa att den underhållsansvariga enheten uppfyller föreskrivna krav. Direktivet innehåller de grundkrav som gäller för enheter med ansvar för underhåll. Dessa utvecklas närmare i

kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011. Genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/780 av den 12 juni 2020 om ändring av förordning (EU) nr 445/2011 och genomförandeförordning (EU) 2019/779 vad gäller åtgärder för att, på grund av covid-19-pandemin, förlänga giltighetstiden för vissa certifikat för järnvägsenheter som ansvarar för underhåll av vissa övergångsbestämmelser, har tillämpningen av vissa bestämmelser i genomförandeförordning (EU) 2019/779 ändrats.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.8, jämför prop. 2010/11:160 s. 38 f.

10 § En underhållsansvarig enhet ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon vars underhåll enheten ansvarar för är i säkert skick.

Paragrafen anger att en underhållsansvarig enhet ska använda sig av ett underhållssystem. Genom paragrafen genomförs del av artikel 14.2 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 24 § järnvägslagen (2004:519).

Den underhållsansvariga enheten ska, med hjälp av ett underhållssystem, säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar för är i säkert skick. Med hjälp av ett sådant system ska det säkerställas bl.a. att fordonen underhålls enligt gällande krav och att metoder för riskvärdering och riskbedömning används. Det är dock infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag som ytterst ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.8, jämför prop. 2010/11:160 s. 48 f.

11 § En underhållsansvarig enhet ska vara certifierad och ha tilldelats ett underhållscertifikat av ett certifieringsorgan.

Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Paragrafen anger att en underhållsansvarig enhet ska vara certifierad och ha ett underhållscertifikat. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 14.4 och 14.5 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 23 § andra stycket och 3 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att en underhållsansvarig enhet ska vara certifierad av ett certifieringsorgan. Med certifieringsorgan avses ett ackrediterat eller erkänt organ eller en nationell säkerhetsmyndighet, se artikel 14.4 i direktiv (EU) 2016/798.

Andra stycket innebär att ett underhållscertifikat som beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ inom EES eller i Schweiz är giltigt i Sverige.

Närmare bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU)

2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.9, jämför prop. 2010/11:160 s. 43 f. och 49 f.

Rapportering av olyckor

12 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetshänseende.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det inträffar en olycka eller ett tillbud. Genom paragrafen genomförs del av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

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

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.10, jämför prop. 2006/07:45 s. 110.

Årlig säkerhetsrapport

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

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska överlämna en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Genom paragrafen genomförs del av artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

En säkerhetsrapport ska bl.a. innehålla information om hur organisationens samlade säkerhetsmål har uppfyllts och synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning. Rapporten ska alltså innehålla information som kan vara av betydelse för tillsynsmyndigheten i dess löpande arbete med att utveckla järnvägssäkerheten.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.11, jämför prop. 2006/07:45 s. 35 f.

Personalens rätt till kopia av handlingar

14 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, till denne överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Paragrafen behandlar personalens rätt att få tillgång till handlingar som en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag har. Genom paragrafen

genomförs del av artikel 13.3 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom regleringen ges rätt för personal att få tillgång till handlingar som styrker den egna kompetensen, erfarenheter och utbildning.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.7.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
3. underhållssystem enligt 10 § och om undantag från kravet på certifiering enligt 11 §, och
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 12 §.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om säkerhetsstyrningssystem. Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen (2004:519). Bemyndigandet kan tillämpas för att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem som följer av direktiv (EU) 2016/798 och det övriga behov som kan uppkomma. Utrymmet för föreskrifter är dock begränsat, eftersom gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem finns i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798. I förordningen fastställs med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmetoder närmare krav på säkerhetsstyrningssystem som rör infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Andra punkten innebär att föreskrifter får meddelas om lämplighetskrav för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Bemyndigandet motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Gällande begreppet säkerhetskritiska arbetsuppgifter, se författningskommentaren till 7 §. För personal som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten kan det finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning. Genom bemyndigandet kan det exempelvis föreskrivas om vilka kunskaper och personliga förhållanden i övrigt som krävs för att få utföra vissa arbetsuppgifter. Av betydelse för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan vara krav på god hälsa i vissa avseenden. Bemyndigandet ger möjlighet att meddela föreskrifter om hälsokrav anpassade och närmare preciserade till den befattning som det är fråga om. På samma sätt som bemyndigandet kan användas för att meddela föreskrifter om hälsokrav så kan det även användas för att meddela föreskrifter om undantag från sådana hälsokrav, givet att det övergripande lämplighetskravet i 7 § andra stycket är uppfyllt.

Tredje punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 10 järnvägslagen. Punkten innebär att föreskrifter får meddelas om underhållssystem för en underhållsansvarig enhet för fordon och om undantag från kravet på certifiering för en underhållsansvarig enhet. Ett underhållssystem ska innehålla en beskrivning av hur fordonsunderhållet är organiserat inom den enhet som ansvarar för underhåll av fordon. I artikel 14.3 i direktiv (EU) 2016/798 finns en beskrivning av ledningsfunktioner som ett underhållssystem ska ha. Bemyndigandet ger möjlighet att meddela föreskrifter med krav på innehåll i ett underhållssystem, exempelvis kan det finnas behov av att anpassa kraven på underhållssystem för museifordon. Undantagsmöjligheten från kravet på certifiering för en underhållsansvarig enhet regleras i artikel 15 i direktiv (EU) 2016/798. Exempelvis kan det vara fråga om att museifordon undantas från systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll.

Fjärde punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.1.3, 8.1.5, 8.1.8 och 8.1.9, jämför prop. 2003/04:123 s. 171 f., prop. 2006/07:45 s. 33 f. och prop. 2010/11:60 s. 40 och 48.

3 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Krav på gemensamt säkerhetsintyg

1 § Ett järnvägsföretag ska ha

1. ett gemensamt säkerhetsintyg, och
2. en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

För järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2022:000) tillämpas inte första stycket 2.

Paragrafen anger att ett gemensamt säkerhetsintyg och en försäkring eller motsvarande krävs för ett järnvägsföretag. Paragrafen genomför delar av artikel 10.1 i direktiv (EU) 2016/798. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första punkten* anges att ett järnvägsföretag ska ha ett gemensamt säkerhetsintyg. Det krävs för att järnvägsföretaget ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, jämför 1 kap. 7 §.

I *andra punkten* anges att det krävs en försäkring eller motsvarande som täcker skadeståndsskyldighet som kan uppkomma genom järnvägsverksamheten. Med motsvarande som kan täcka skadeståndsskyldighet avses främst tillräckliga ekonomiska förutsättningar att betala ett eventuellt skadestånd. Järnvägsföretagets allmänna kreditvärdighet kan i detta avseende vara av betydelse, jämför prop. 2003/04:123 s. 87.

Av *andra stycket* framgår att för järnvägsföretag som har licens enligt järnvägsmarknadslagen tillämpas inte första stycket 2. För licens krävs bl.a. försäkring eller motsvarande som kan täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten, se

2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen. Det finns därför inte behov av att i förevarande lag uppställa motsvarande krav för järnvägsföretag som har licens, se 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.1.

Ansökan om och utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

2 § Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Om järnvägsföretaget enbart ska bedriva verksamhet i Sverige, utfärdas ett säkerhetsintyg av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i ett sådant fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. I andra fall utfärdas säkerhetsintyget av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Paragrafen anger bl.a. vilken instans som utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs del av artikel 10.1 och artikel 10.3 sista stycket och del av artikel 10.8 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I *första stycket* anges att en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg alltid ska ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå. Ansökan ska ges in via den s.k. one-stop-shop, som är det informations- och kommunikations-system vid byrån som regleras i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten kan utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg men bara i de fall området för järnvägsföretagets verksamhet är begränsat till Sverige och sökanden valt tillsynsmyndigheten som prövningsinstans. I andra fall är det den Europeiska unionens järnvägsbyrå som utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg. Oavsett prövningsinstans ska ansökan ges in till Europeiska unionens järnvägsbyrå, se första stycket.

Närmare regler om processen för ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetsbedömningen inför utfärdande av ett intyg finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 653/2007. Av bilaga II till förordningen framgår bl.a. att den som utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg får besluta om att begränsa dess tillämpningsområde genom att ange begränsningar eller villkor för användningen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.2.

Krav för utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg

3 § Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
2. uppfyller kraven i TSD,
3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och
4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Paragrafen anger de krav som ska vara uppfyllda för att ett järnvägsföretag ska beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs artikel 10.3 a och 10.3 b i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragrafen blir aktuell enbart för det fall en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska prövas av tillsynsmyndigheten, se 2 §.

Av *första punkten* framgår att järnvägsföretag, för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg, ska ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. Närmare om de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem och hur det ska utformas framgår av 2 kap. 2 och 3 §§ och i föreskrifter som meddelas i anslutning till denna lag, se 2 kap. 15 §1.

Av *andra punkten* framgår att den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppfylla kraven i TSD. Det handlar om säkerhetsrelaterade krav i TSD. Sådana krav finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU.

Av *tredje punkten* framgår att kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra krav i direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv ska vara uppfyllda för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Med gemensamma säkerhetsmetoder avses sådana metoder som fastställts i EU-rättsakter för att dels bedöma säkerhetsnivåer, dels uppfylla säkerhetsmål och säkerhetsnivåer. Genom de gemensamma säkerhetsmålen fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar, jämför 1 kap. 3 §. Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Av *fjärde punkten* framgår att den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppfylla kraven i nationella regler. Det handlar här om sådana nationella regler som avses i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 och som anmälts till det för ändamålet inrättade it-systemet (Notif-IT) som förvaltas av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.2.

Giltighetstid och förnyelse

4 § Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Paragrafen anger giltighetstiden för ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 10.13 i direktiv (EU) 2016/798. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

När giltighetstiden har löpt ut upphör det gemensamma säkerhetsintyget att gälla. Ett gemensamt säkerhetsintyg får förnyas efter ansökan och kan på så sätt förnyas flera gånger. Av bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag framgår bl.a. vilka uppgifter sökanden ska tillhandahålla vid exempelvis en förnyelse.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.3.

Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg

5 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs

1. om verksamhetens art eller omfattning förändras väsentligt, eller
2. om tillståndshavaren utvidgar sitt verksamhetsområde inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger när det krävs uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs del av artikel 10.13, 10.14 andra stycket och 10.15 i direktiv (EU) 2016/798. Andra stycket motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

I *första punkten* anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras om verksamhetens art eller omfattning förändras väsentligt. Begreppet verksamhetens art används genomgående i stället för typ av verksamhet, jfr artikel 3.31 i direktiv (EU) 2016/798. Bedömningen av om verksamheten förändras väsentligt ska göras utifrån den järnvägsdrift som bedrivs och den omfattning som täcks av intyget och det avsedda området för verksamheten. Säkerhetsintyget kan uppdateras helt eller delvis. Med verksamhetens art avses i detta sammanhang persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster. Med omfattning av verksamhet avses omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda, jämför författningss kommentaren till 2 kap. 3 §.

I *andra punkten* anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras om innehavaren utvidgar sitt område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat. Det är tillsynsmyndigheten som kan utfärda ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten. Om området för verksamheten utvidgas till en annan medlemsstat, är det den Europeiska unionens järnvägsbyrån som utfärdar ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg.

Av bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag framgår närmare om när och hur ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras i de fall som avses i första stycket i förevarande paragraf.

Av bilagan framgår bl.a. att ändringar av det slag som avses i första stycket som föranleder en uppdatering ska anmälas av järnvägsföretaget.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten får kräva att ett intyg uppdateras om väsentliga förändringar har gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Det innebär att tillsynsmyndigheten även under ett gemensamt säkerhetsintygs giltighetstid får kräva att det uppdateras, om väsentliga förändringar gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Med föreskrifter om järnvägssäkerhet åsyftas här bestämmelser på alla föreskriftsnivåer, dvs. i lag, förordning och myndighetsföreskrifter (jfr prop. 2006/07:45 s. 113 f.) samt i tillämpliga EU-rättsakter.

Kriterier för vad som avses med väsentlig förändring framgår inte närmare av EU-rätten utan avgörs av tillsynsmyndigheten. Underlag för

bedömning av vad som kan anses vara en väsentlig förändring finns i form av riktlinjer som publiceras av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Övervägandena finns i avsnitten 10.2.3, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på säkerhetstillstånd

6 § En infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd.

Ett säkerhetstillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger att en infrastrukturförvaltare ska ha ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs artikel 12.1 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägs-lagen (2004:519).

Infrastrukturförvaltare som inte omfattas av denna lag omfattas i stället av lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Krav för utfärdande av ett säkerhetstillstånd

7 § Ett säkerhetstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§,
2. uppfyller kraven i TSD,
3. uppfyller kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,
4. uppfyller kraven i sådana nationella regler som har anmälts till Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
5. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet.

Paragrafen anger kraven för att bevilja ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs artikel 12.1 andra stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 8 § järnvägs-lagen (2004:519).

Av *första punkten* framgår att för att beviljas ett säkerhetstillstånd ska infrastrukturförvaltaren ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. Bestämmelser om de krav som ställs på ett säkerhetsstyrningssystem och hur det ska utformas finns i 2 kap. 2 och 3 §§ och i föreskrifter som meddelas i anslutning till denna lag, se 2 kap. 15 § 1.

Av *andra punkten* framgår att den som beviljas ett säkerhetstillstånd ska uppfylla kraven i TSD. Det handlar om säkerhetsrelaterade krav. Sådana krav finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU.

Av *tredje punkten* framgår att kraven i gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra krav i direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv ska vara uppfyllda för att beviljas ett säkerhetstillstånd. Med gemensamma säkerhetsmetoder avses sådana metoder som fastställts i EU-rättsakter för att dels bedöma

säkerhetsnivåer, dels uppfylla säkerhetsmål och säkerhetsnivåer. Genom de gemensamma säkerhetsmålen fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar, jämför 1 kap. 3 §.

Av *fjärde punkten* framgår att sökanden för att beviljas ett säkerhetstillstånd måste uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798. Det handlar om sådana nationella regler som anmälts till det för ändamålet inrättade it-systemet (Notif-IT) som förvaltas av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Av *femte punkten* framgår att en infrastrukturförvaltare ska ha tillräckliga ekonomiska förutsättningar för verksamheten för att beviljas ett säkerhetstillstånd. En infrastrukturförvaltares verksamhet består i att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Kravet motsvarar det krav på lämplighet med hänsyn till ekonomisk förmåga som finns i hittillsvarande 3 kap. 8 § 1 järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Villkor

8 § Ett säkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs.

Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Paragrafen anger att ett säkerhetstillstånd får förenas med villkor. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Genom bestämmelsen anges att tillsynsmyndigheten får förena ett säkerhetstillstånd med villkor som behövs. Det är fråga om villkor ur säkerhetssynpunkt som kan vara av skilda slag, t.ex. kan de avse hastighetsbegränsning av fordon.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Giltighetstid och förnyelse

9 § Ett säkerhetstillstånd är giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan.

Paragrafen anger giltighetstiden för ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs del av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

När giltighetstiden har löpt ut upphör säkerhetstillståndet att gälla. Ett säkerhetstillstånd får förlängas efter ansökan och kan på så sätt förnyas flera gånger.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.6, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Uppdatering av ett säkerhetstillstånd

10 § Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs

1. om det sker en väsentlig förändring i något eller några av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av, eller

2. om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem förändras på ett väsentligt sätt.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger när det krävs uppdatering av ett säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs del av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafens andra stycke motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

I *första punkten* anges att ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om väsentliga förändringar görs i något av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av. Med delsystem avses de strukturella och funktionella delarna av unionens järnvägssystem som de anges i bilaga II till direktiv (EU) 2016/797, jämför författningskommentaren till 1 kap. 9 § järnvägstekniklagen. Ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om väsentliga förändringar görs i något eller några av de delsystem som järnvägsinfrastrukturen består av, dvs. något eller några av de strukturella delsystemen.

I *andra punkten* anges att ett säkerhetstillstånd ska uppdateras om principerna för drift eller underhåll av delsystemen enligt första punkten ändras väsentligt. Med detta avses infrastrukturförvaltarens principer för drift eller underhåll av delsystemen.

I *andra stycket* anges att den nationella säkerhetsmyndigheten får kräva att ett säkerhetstillstånd uppdateras om väsentliga förändringar har gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Det innebär att tillsynsmyndigheten under ett säkerhetstillstånds giltighetstid får kräva att det uppdateras, om väsentliga förändringar gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Med föreskrifter om järnvägssäkerhet åsyftas här bestämmelser på alla föreskriftsnivåer, dvs. i lag, förordning och myndighetsföreskrifter (jfr prop. 2006/07:45 s. 113 f.) samt i tillämpliga EU-rättsakter.

Kriterier för vad som avses med väsentlig förändring framgår inte närmare av EU-rätten utan avgörs av tillsynsmyndigheten. Underlag för bedömningen av vad som är en väsentlig förändring finns i form av riktlinjer som publiceras av Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.6, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Anmälningsskyldighet

11 § Infrastrukturförvaltare är skyldiga att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 10 § första stycket 1 eller 2.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare är skyldiga att anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 10 § första stycket 1 eller 2. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519).

Regleringen innebär att en infrastrukturförvaltare som innehar ett säkerhetstillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla om väsentliga förändringar görs i, för närvarande, delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi, jämför författningskommentaren till 10 §. En uppdatering krävs även vid en väsentlig förändring i fråga om en infrastrukturförvaltares principer för drift eller underhåll av dessa delsystem. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet, kan det vara ett tecken på att

säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.6, jämför prop. 2003/04:123 s. 99.

Begränsning eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd

12 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd som myndigheten har meddelat enligt detta kapitel, om

1. förutsättningarna för intyget eller tillståndet inte längre uppfylls,

2. infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen, nationella regler som avses i 3 § 4 eller 7 § 4 eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Genom paragrafen genomförs del av artikel 17.5 tredje stycket och del av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Regleringen ger tillsynsmyndigheten möjlighet att helt eller delvis begränsa eller återkalla ett beslut som myndigheten har meddelat enligt 3 kap., dvs. ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Ett beslut om begränsning eller återkallelse ska dock inte gälla förrän det fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet, se 8 kap. 6 §.

Tillsynsmyndigheten har möjlighet att begränsa eller återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg som är utfärdat av tillsynsmyndigheten. När det gäller ett gemensamt säkerhetsintyg som har utfärdats av Europeiska unionens järnvägsbyrå är det byrån som begränsar eller återkallar intyget i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004. Tillsynsmyndigheten har även möjlighet att begränsa eller återkalla ett säkerhetstillstånd om förutsättningarna för det är uppfyllda.

Första och andra punkten anger omständigheter som kan ligga till grund för att tillsynsmyndigheten begränsar eller återkallar ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd. Tillsynsmyndigheten har alltså rätt att återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda eller tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt förevarande lag, föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen och andra nationella regler. Med andra nationella regler avses sådana regler som anmälts till det för ändamålet inrättade it-systemet (Notif-IT). Dessutom kan ett tillstånd återkallas om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Om en licens enligt järnvägsmarknadslagen har återkallats, innebär det inte automatiskt att det gemensamma säkerhetsintyget också ska återkallas. Förutsättningarna för varje tillstånd får i stället prövas för sig.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.7, jämför prop. 2003/04:123 s. 145 och 198 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Bemyndiganden

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. försäkring eller motsvarande enligt 1 § 2, och
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 7 § 5.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till förevarande kapitel. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 10 § 1 och 4 järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet. Genom bemyndigandet kan föreskrifter om bl.a. försäkringsnivåer meddelas.

Bemyndigandet i *andra punkten* ger möjlighet att meddela föreskrifter om vilka ekonomiska förutsättningar som krävs för att ett säkerhetstillstånd ska kunna beviljas.

Övervägandena finns i avsnitt 10.2.1 och 10.2.5.

4 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynen ska även säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att utöva tillsyn över infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags efterlevnad av bl.a. lagen. Genom paragrafen genomförs artikel 17.1 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Den myndighet som regeringen enligt 1 kap. 6 § bestämmer ska vara tillsynsmyndighet och utöva tillsyn över att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

I tillsynsmyndighetens uppgift ingår även att utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka Europeiska unionens järnvägsbyrå har utfärdat gemensamma säkerhetsintyg. Det är dock endast byrån som kan återkalla eller begränsa gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat, se författningskommentaren till 3 kap. 12 §.

Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Övervägandena finns i avsnitten 17.1, 17.2 och 17.8, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, och

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsokningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter vid utövande av tillsyn och myndighetens möjligheter att begära bistånd från andra myndigheter i tillsynsarbetet. Genom paragrafen genomförs del av artikel 18.2 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Skillnaden i förhållande till motsvarande bestämmelser i järnvägslagen utgörs av att tillsynsmyndigheten enligt förevarande paragraf saknar möjlighet att begära bistånd av Tullverket. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som påverkar trafiksäkerheten inom ett järnvägssystem och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Avtal om riskkontroll

3 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå redovisa avtal om riskkontroll som ingåtts med anledning av 2 kap. 4 §.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag på begäran är skyldiga att redovisa avtal om riskkontroll. Genom paragrafen genomförs del av artikel 4.3 d i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

På begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag redovisa avtal om riskkontroll med anlitade aktörer, jämför författningskommentaren till 2 kap. 4 §. Tillsynsmyndigheten har möjlighet att begära att ett sådant avtal redovisas med stöd av 2 § första stycket 1.

Övervägandena finns i avsnitt 17.8.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska

följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden. Den motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägs-lagen (2004:519).

I författningskommentaren till 5 kap. 3 § järnvägstekniklagen redogörs närmare för förelägganden. I likhet med järnvägstekniklagen görs ett tillägg även i denna lag för att klargöra tillsynsmyndighetens möjligheter att säkerställa att direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 följs. Det gäller även rättsakter som har utfärdats med stöd av tidigare direktiv som ersatts av direktiv (EU) 2016/798. Enligt direktivet ska hänvisningar till det upphävda direktivet anses som hänvisningar till det nya (se artikel 34). Det gäller i första hand Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar som i sin tur ersatte direktiven 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. EU-förordningar som fortsatt är giltiga och som har meddelats med stöd av dessa direktiv omfattas av lagens tillsynsansvar, och tillsynsmyndigheten har möjlighet att meddela förelägganden för att tillse att dessa följs. Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Enligt *andra stycket*, som motsvarar 8 kap. 4 § andra stycket i hittillsvarande järnvägslag, får förelägganden förenas med vite. För vitesförelägganden gäller viteslagen (1985:206).

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn, och
2. uppgiftsskyldighet för järnvägsföretag.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till förevarande kapitel. Genom bemyndigandena möjliggörs ett genomförande av direktiv (EU) 2016/798 i delar som inte genomförs genom denna lag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten avser föreskrifter om tillsyn. Begreppet tillsyn åsyftar tillsyn i vid bemärkelse. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om t.ex. bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/798 om det medlingsförfarande som ska tillämpas om tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattning i fråga om tillsynsåtgärder.

Andra punkten saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag. Genom bemyndigandet kan t.ex. föreskrifter meddelas som uppställer krav på järnvägsföretag att lämna sådana uppgifter som avses i artikel 17.2 och 17.3 i direktiv (EU) 2016/798.

Övervägandena finns i avsnitt 17.8.

5 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Paragrafen innehåller ett förbud att beträda ett spårområde utan tillstånd. Den motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas på den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget.

Paragrafen anger att alkoholdrycker och liknande inte får intas inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Paragrafen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person.

Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

I paragrafen regleras befogenheter för befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst. Paragrafen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 52 och 200 f.

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

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Paragrafen anger åtgärder som en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst får vidta när ordningsbestämmelserna överträds. Paragrafen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

6 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. utan gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd eller försäkring enligt 3 kap. 1 § bedriver tillståndspliktig verksamhet som kräver ett sådant intyg, tillstånd eller försäkring, eller

2. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter enligt 2 kap. 7 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 8 §, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 12 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 4.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om vem som kan bli föremål för sanktionsavgift och under vilka förutsättningar en sådan avgift kan tas ut. Den motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § 1 och 2 samt 3 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första punkten* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som bedriver verksamhet utan erforderligt tillstånd. Det innebär att sanktionsavgift får tas ut av ett järnvägsföretag som saknar gemensamt säkerhetsintyg eller en infrastrukturförvaltare som saknar säkerhetstillstånd. Exempelvis kan det handla om att ett järnvägsföretag utför trafik utanför det område för verksamheten som omfattas av det gemensamma säkerhetsintyget. I vissa fall krävs även försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag kan alltså avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift, se 3 kap. 1 § andra stycket.

Enligt övergångsbestämmelserna till lagen (punkt 2 och 3) fortsätter ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd att gälla under dess giltighetstid om intyget eller tillståndet har meddelats före lagens ikraftträdande. Ett sådant intyg eller tillstånd har inte meddelats enligt den nya lagen (jfr övergångsbestämmelserna). För verksamhet som omfattas av ett sådant säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd får det därför inte tas ut sanktionsavgift enligt denna punkt (förrän ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd har utfärdats enligt den nya lagen enligt vad som anges i övergångsbestämmelserna).

Av *andra punkten* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som anställer eller på annat sätt anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter om denne inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd eller personliga förhållanden i övrigt. Detsamma gäller om någon tilldelas säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att ha genomgått erforderlig läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt.

I fråga om säkerhetskritiska arbetsuppgifter, se författningskommentaren till 2 kap. 7 §.

Av *tredje punkten* framgår att en sanktionsavgift får påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits. Det handlar om att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte uppfyllt kravet på att rapportera i händelse av en olycka enligt 2 kap. 12 § eller enligt de föreskrifter om liknande rapportering som meddelats i anslutning till lagen.

Sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Det är alltså fråga om ett strikt ansvar.

I övergångsbestämmelserna (punkt 6) anges att sanktionsavgift endast kan komma i fråga för överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.7.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ner.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utskökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Paragraferna 1–8 §§ behandlar sanktionsavgifter. Regleringen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragraferna 2–8 §§ motsvarar bestämmelserna om sanktionsavgifter i järnvägstekniklagen, se författningskommentaren till 6 kap. 2–8 §§ i den lagen.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.

7 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Paragrafen innehåller bl.a. ett dubbelbestraffningsförbud. Den motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § andra stycket och 5 § andra stycket järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att åtal inte får väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om en ansökan vid domstol inletts om utdömande av detta vite. Genom stycket upprätthålls rätten att inte bli lagförd eller straffad två gånger för samma gärning (jfr NJA 2013 s. 502 och 2015 s. 663).

Andra stycket motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 och 203 f.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på den del av Europeiska unionens järnvägssystem som omfattas av denna lag efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

3 § Om ett brott som avses i 2 § är att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon på järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

I 2–4 §§ finns bl.a. straffbestämmelser för överträdelse av vissa bestämmelser om intag av alkohol eller narkotika. De motsvarar hittillsvarande 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 202.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

5 § Den som bryter mot förbudet i 5 kap. 1 § döms till penningböter.

Paragrafen anger att penningböter ska dömas ut för överträdelse av förbudet att beträda ett spårområde. Den motsvarar hittillsvarande 10 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 203.

Beslag och förverkande

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 5 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Paragrafen innehåller en bestämmelse som upplyser om andra lagar som ska tillämpas i fråga om beslag och förverkande av alkohol och alkoholdrycksliknande preparat vid överträdelse av alkoholförtäringförbudet i 5 kap. 2 §. Den motsvarar hittillsvarande 10 kap. 6 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och 203.

8 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte helt eller delvis bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg, om den sökande begär det.

En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

I paragrafen regleras omprövning av beslut att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg, om den sökande begär det. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg avslagits helt som situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg inte beviljats helt vad avser det önskade området för verksamheten. En sökande som har fått ett avslagsbeslut kan välja att begära en omprövning eller direkt överklaga beslutet till högre instans (jfr prop. 2010/11:160 s. 64 f.). Ytterligare bestämmelser om förutsättningarna för beslutsmyndigheten att ändra tidigare meddelade beslut finns i 38 § förvaltningslagen (2017:900).

Enligt *andra stycket* ska en begäran om omprövning göras inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Ytterligare bestämmelser om omprövning finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag.

Övervägandena finns i avsnitt 19.2.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

Paragrafen anger när tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende. Den genomför delar av artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten har från mottagandet av en begäran om omprövning två månader på sig att fastställa det tidigare beslutet eller att ändra detta. Om ett avslagsbeslut fastställs eller omprövningsbeslutet inte går sökanden fullt till mötes, kan sökanden överklaga hos allmän förvaltningsdomstol i enlighet med de allmänna bestämmelserna om överklagande i denna lag.

Övervägandena finns i avsnitt 19.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 64 f.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i Europaparlamentets och rådet förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

Paragrafen innehåller en upplysning om att det i fråga om omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I de fall ERA inte har beviljat ett gemensamt säkerhetsintyg prövar ERA även en eventuell begäran av omprövning av beslutet. Vilken instans, ERA

eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg framgår av 3 kap. 2 §.

Bestämmelser om omprövning av ERA:s beslut finns i artikel 60 i förordning (EU) 2016/796. Hänvisningen till ERA-förordningen är dynamisk, dvs. avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 19.2.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut enligt bl.a. förevarande lag. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 17.6 fjärde stycket och artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt förevarande lag och till lagen anslutande föreskrifter får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Möjligheten att överklaga gäller även för beslut som har meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798, vilket innefattar tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv (jfr författningskommentaren till 4 kap. 4 § första stycket). Hänvisningen till direktiv (EU) 2016/798 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser direktivet i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

I *andra stycket* anges att det krävs prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154 f.

5 § Beslut som ett ackrediterat certifieringsorgan fattar med stöd av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 av den 16 maj 2019 om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 får överklagas till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger att beslut som ett ackrediterat certifieringsorgan fattar med stöd av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 2019/779 får överklagas till tillsynsmyndigheten. Den motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt artikel 6.4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 2019/779 ska medlemsstaterna se till att beslut av ett ackrediterat certifieringsorgan kan överklagas till domstol. Hänvisningen till genomförandeförordning (EU) 2019/779 är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Enligt 4 § kan tillsynsmyndighetens beslut i dessa ärenden överklagas vidare till förvaltningsrätt och, efter prövningstillstånd, till kammarrätten och Högsta förvaltningsdomstolen.

På beslut som fattas av certifieringsorgan blir lagen (1986:1142) om överklagande av beslut av enskilda organ med offentliga förvaltningsuppgifter tillämplig i fråga om rättidsprövning m.m.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.2, jämför prop. 2010/11:160 s. 63 f.

6 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen eller direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om begränsning eller återkallelse enligt 3 kap. 12 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller inte förrän det har fått laga kraft.

I paragrafen regleras från vilken tidpunkt ett beslut enligt lagen gäller. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges huvudregeln att beslut som meddelats enligt lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat anges i beslutet. Jämfört med hittillsvarande reglering i järnvägslagen förtydligas att även beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798, vilket innefattar tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv (jfr författningskommentaren till 4 kap. 4 § första stycket), gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om att begränsa eller återkalla ett intyg eller tillstånd enligt 3 kap. 12 § ska dock inte gälla förrän det fått laga kraft om inte något annat anges i beslutet, jämför prop. 2010/11:160 s. 66 f.

Enligt *andra stycket* ska ett beslut om att påföra sanktionsavgift enligt 6 kap. inte gälla förrän det har fått laga kraft. Någon möjlighet att förordna om något annat i beslutet finns inte i ett sådant fall.

Övervägandena finns i avsnitt 19.4, jämför prop. 2003/04:123 s 203.

7 § Bestämmelser om överklagande av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Paragrafen innehåller en upplysning om att det för överklagande av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, finns särskilda bestämmelser i förordning (EU) 2016/796. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

För beslut som fattas av ERA gäller inte förevarande lags bestämmelser om överklagande. Bestämmelser om överklagande av ERA:s beslut finns i artiklarna 58 och 59 i förordning (EU) 2016/796. Vilken instans, ERA eller tillsynsmyndigheten, som är behörig att utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg framgår av 3 kap. 2 §.

Hänvisningen till den förordning (EU) 2016/796 är dynamisk, dvs. avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1.

Kraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 5 §.

3. Ett säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett säkerhetstillstånd som avses i 3 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 10 §.

4. Ett tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under tillståndets beslutade giltighetstid utan att enheten under tillståndets giltighetstid behöver ett certifikat i fråga om godsvagnar enligt 2 kap. 11 §.

5. Bestämmelserna i 3 kap. 12 § ska tillämpas även i fråga om intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 eller 3.

6. Bestämmelserna i 4 kap. ska tillämpas även i fråga om sådana intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av tillstånd enligt punkt 4 som utfärdats av tillsynsmyndigheten och som fortsätter att gälla.

7. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

8. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte något annat framgår av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten reglerar säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Säkerhetsintyg avser tillstånd för järnvägsföretag enligt den terminologi som används i järnvägslagen. Punkten innebär att sådana intyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande under intygets giltighetstid, dock längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver järnvägsföretaget inte ha ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. i förevarande lag. Sedan det tidigare tillståndet löpt ut behövs ett gemensamt säkerhetsintyg enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om gemensamt säkerhetsintyg tillämpas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 5 §, dvs. om verksamhetens art eller omfattning eller verksamhetsområdet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket och tillståndsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett gemensamt säkerhetsintyg enligt förevarande lag.

Tredje punkten innebär att säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § järnvägslagen fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver infrastrukturförvaltaren inte ha ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. i förevarande lag. I samband med att det tidigare tillståndet omprövas behövs ett säkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om säkerhetstillstånd tillämpas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 3 kap. 10 §, dvs. om något eller några av delsystemen som järnvägsinfrastrukturen består av eller om principerna

för drift eller underhåll av dessa system förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket, och tillståndsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett säkerhetstillstånd enligt förevarande lag.

Fjärde punkten reglerar vad som gäller för en underhållsansvarig enhet som har tillstånd att vara ansvarig enhet för godsvagnar med stöd av 3 kap. 11 § järnvägslagen. Punkten innebär att ett tillstånd för underhåll av godsvagnar fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande under tillståndets giltighetstid. Under motsvarande tid behövs inte någon certifiering i fråga om godsvagnar. För underhåll av andra fordon än godsvagnar krävs en certifiering enligt förevarande lag.

Femte punkten reglerar att bestämmelserna om begränsning och återkallelse i 3 kap. 12 § förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beslutade giltighetstiden fortsätter att gälla.

Sjätte punkten reglerar att tillsynsbestämmelserna i 4 kap. förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för verksamhet som omfattas av sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beviljade giltighetstiden fortsätter att gälla. Detta gäller även för tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar som har meddelats av tillsynsmyndigheten före ikraftträdandet och för vilka den tidigare beviljade giltighetstiden fortsätter att gälla.

Sjunde punkten reglerar sanktionsavgifter. Sanktionsavgift är en nyhet i förevarande lag i förhållande till järnvägslagen (2004:519). Av övergångsbestämmelsen framgår att en sanktionsavgift enbart får tas ut för överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet. Om en överträdelse upptäcks efter ikraftträdandet men har ägt rum dessförinnan, får alltså en sanktionsavgift inte tas ut. Detsamma gäller för överträdelser som pågår såväl före som efter lagens ikraftträdande, såvitt avser tiden före ikraftträdandet.

Åttonde punkten reglerar hantering av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden som regleras i lagen utgörs främst av tillsynsmyndighetens prövning av tillstånd (3 kap.). Äldre föreskrifter, dvs. reglerna i järnvägslagen (2004:519), gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet. Det kan dock förekomma regler i direkt tillämpliga EU-rättsakter som innebär att den nya lagen måste tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 20.3.

24.5 Förslaget till lag om nationella järnvägssystem

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens syfte och innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägssäkerhet och tekniska krav i fråga om nationella järnvägssystem. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägssäkerheten.

Paragrafen anger lagens innehåll och syfte.

Lagens syfte innebär att säkerheten i järnvägssystem ska upprätthållas generellt och där så är möjligt ska den stärkas.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.1.

2 § Bestämmelserna i lagen avser

- inledande bestämmelser (1 kap.),
- säkerhetsansvar och säkerhetskrav (2 kap.),
- godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon (3 kap.),
- tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (4 kap.),
- tillsyn (5 kap.),
- ordning (6 kap.),
- sanktionsavgift (7 kap.),
- straff (8 kap.), och
- överklagande (9 kap.).

Paragrafen innehåller en beskrivning av lagens innehåll genom en uppräknning av lagens kapitelrubriker.

Beskrivningen tjänar också som innehållsförteckning till lagen.

Övervägandena finns i 5.5.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på järnvägssystem i den utsträckning de inte omfattas av järnvägstekniklagen (2022:000) eller järnvägssäkerhetslagen (2022:000).

Lagen ska inte tillämpas på tunnelbana och spårväg. I lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tunnelbana och spårväg.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde.

Av *första stycket* framgår att ett järnvägssystem omfattas av denna lag enbart i den utsträckning systemet inte omfattas av regleringen i järnvägstekniklagen eller järnvägssäkerhetslagen. Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon. Det innebär att en del av ett järnvägssystem som faller utanför någon av de nyss nämnda lagarna omfattas av förevarande lag. Närmare bestämmelser i fråga om gränserna för tillämpningsområdena för dessa lagar finns i 1 kap. 4 § järnvägstekniklagen och 1 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen. En konsekvens av gränsdragningen är exempelvis att fordon som undantagits från järnvägstekniklagen ska godkännas enligt förevarande lag. Fordon som t.ex. används för historiska ändamål (museifordon) eller turiständamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem ska omfattas av järnvägssäkerhetslagens bestämmelser när det gäller säkerhet, men ska tekniskt godkännas enligt förevarande lag, jämför 1 kap. 4 § första stycket 4 järnvägstekniklagen.

Andra stycket upplyser om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Den lagen är tillämplig i stället för den förevarande lagen i fråga om tunnelbana och spårväg.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.1.

Tillsynsmyndighet

4 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om godkännande och tillstånd, utöva tillsyn och utföra andra uppgifter enligt vad som framgår av denna lag.

Paragrafen anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet. Den motsvarar delvis hittillsvarande 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten ska bl.a. pröva ansökningar om godkännande av järnvägsinfrastruktur och av fordon enligt 3 kap. Vidare ska tillsynsmyndigheten pröva ansökningar om tillstånd enligt 4 kap. och utöva tillsyn enligt 5 kap. Tillsynsmyndigheten ska också utföra andra uppgifter som framgår av lagen. Med andra uppgifter avses bl.a. registrering i fordonsregister enligt 3 kap. 8 § och uppgiften att tilldela fordonet ett fordonsnummer för märkning enligt 3 kap. 9 §.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1.

Ord och uttryck i lagen

5 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: ett järnvägsfordon som är utformat för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik, och

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.

Paragrafen anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck.

De ord och uttryck som definieras i paragrafen har motsvarigheter i andra lagar. I författningskommentaren till järnvägstekniklagen (1 kap. 9 §), kommenteras vad som avses med EES, fordon, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. I författningskommentaren till järnvägssäkerhetslagen (1 kap. 7 §) utvecklas vad som avses med järnvägsinfrastruktur.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.3.

Bemyndiganden

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från lagens tillämpningsområde.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter som inskränker lagens tillämpningsområde. Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 1 kap. 5 § 3 järnvägslagen (2004:519).

Genom bemyndigandet ges möjlighet att meddela föreskrifter om att t.ex. vissa järnvägsnät och fordon inte ska omfattas av lagen. Det kan exempelvis avse gruvbanor och tivolianläggningar.

Övervägandena finns i avsnitt 7.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 66 f och 171.

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

I paragrafen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter i anslutning till lagen. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 17.10, jämför prop. 2010/11:30 s. 67.

2 kap. Säkerhetsansvar och säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i ett järnvägssystem.

Paragrafen anger att ansvaret för en säker drift i ett järnvägssystem ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Med järnvägssystem avses järnvägsnät och fordon (se författningskommentaren till 1 kap. 3 §). Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag ansvarar för sina respektive delar av järnvägssystemet, dvs. de ansvarar för att bedriva sin verksamhet i järnvägssystemet på ett säkert sätt. Detta hindrar inte att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag anlitar andra för att utföra delar av verksamheten. I dessa fall kan avtal användas för att säkerställa att de som anlitas utför sitt uppdrag på ett sätt som är förenligt med kravet på säker drift. I ansvaret för säker drift ligger att identifiera, bedöma och i förekommande fall reducera risker för olyckor.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.1.

Säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant system utgörs av den organisation som införts och de åtgärder och förfaranden som fastställts för att säkerställa en säker drift. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Infrastrukturförvaltare och varje järnvägsföretag ska ha var sitt säkerhetsstyrningssystem. Innebörden av ett säkerhetsstyrningssystem framgår av författningskommentaren till 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen. I motsats till den lagen är dock regleringen i förevarande paragraf inte föranledd av ett genomförande av EU-rätt utan avser verksamhet som regleras i förevarande lag.

En infrastrukturförvaltares och ett järnvägsföretags verksamheter kan vara integrerade i ett bolag. Om så är fallet behövs inte två separata säkerhetsstyrningssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2, jämför prop. 2006/07:45 s. 33 f. och 109.

3 § Ett säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra beaktas.

Paragrafen anger hur ett säkerhetsstyrningssystem, som avses i 2 §, ska utformas. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

I fråga om utformningen av ett säkerhetsstyrningssystem och vad det avser att hantera, se författningskommentaren till 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen. Den skillnaden föreligger dock att den förevarande paragrafen inte är föranledd av ett genomförande av EU-rätt som påverkar utformningen av säkerhetsstyrningssystemet.

Ett säkerhetsstyrningssystem ska anpassas till verksamhetens art, t.ex. om verksamheten avser persontrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, eller enbart växlingstjänster. Säkerhetsstyrningssystemet ska också anpassas till verksamhetens omfattning, baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt antalet anställda hos infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget. Vidare ska säkerhetsstyrningssystemet anpassas till området för verksamheten och andra relevanta förhållanden. Vilka de är beror bl.a. på vilken tillståndshavare som det är fråga om. Ett säkerhetsstyrningssystem behöver inte utformas på samma sätt hos en infrastrukturförvaltare som bedriver verksamhet med intensiv persontrafik på sitt spår som hos en tillståndshavare som bedriver verksamhet i form av ett industrispår med lite trafik.

Av 10 § 1 framgår att närmare föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2.

Riskkontroll

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Om en risk avser flera infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag, ska de genomföra riskkontroll i samarbete med varandra.

Paragrafen anger att bl.a. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra riskkontroll. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Med riskkontroll avses att identifiera en risk, bedöma risken och vidta åtgärder för att åtgärda risken.

Paragrafen överensstämmer med 2 kap. 4 § första stycket järnvägssäkerhetslagen. Regleringen i lagarna innebär att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt förevarande lag kan behöva samarbeta med en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som utövar verksamhet enligt järnvägssäkerhetslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.3.

Krav på järnvägsmateriel

5 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i ett järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

Paragrafen anger att materiel som används i ett järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador förebyggs. Regleringen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen gäller oberoende av reglerna om godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon, jämför 3 kap. Den ska ses som ett yttersta skydd som tillgodoser att säker materiel används i järnvägssystemet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 81 f.

Krav på anställda och andra som anlitas i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet

6 § Anställda i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunskundande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska ställa krav på att de som anlitas, i andra fall än som avses i första stycket, uppfyller kraven enligt första och andra styckena. Den som anlitas ska ställa motsvarande krav på någon som denne anlitar i sin tur.

Paragrafen anger krav som ställs på den som är anställd hos eller på annat sätt anlitas av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen motsvarar 2 kap. 7 § järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 171 f.

7 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått en läkarundersökning som utvisar att hälsoskäl inte utgör hinder mot att utföra arbetsuppgifterna.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer skyldigheten att genomgå läkarundersökning får av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag fråntas säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Paragrafen innebär att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inte får tilldela någon säkerhetskritiska uppgifter om det föreligger hinder av hälsoskäl. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 4 § järnvägs-lagen (2004:519).

Paragrafen motsvarar 2 kap. 8 § järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 172.

Rapportering av olyckor

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade. Detsamma gäller om fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska även rapportera till tillsynsmyndigheten om det uppkommit allvarlig fara för en olycka enligt första stycket. Detsamma gäller när något annat har hänt som kan bero på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på någon annan väsentlig brist i säkerhetskänslighet.

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska rapportera till tillsynsmyndigheten om det inträffar en olycka eller ett tillbud. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.5, jämför prop. 2006/07:45 s. 110.

Årlig säkerhetsrapport

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

Paragrafen anger att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen ska överlämna en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten. Den motsvarar hittillsvarande 2 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519).

En motsvarande reglering finns i 2 kap. 13 § järnvägssäkerhetslagen. Kravet i järnvägssäkerhetslagen är dock föranlett av EU-rätten. Som huvudregel är alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag även enligt föregående lag skyldiga att varje år överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till tillsynsmyndigheten. Bemyndigandet i 10 § 5 kan tillämpas för att meddela föreskrifter om undantag från skyldigheten att lämna en sådan rapport

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.6, jämför prop. 2006/07:45 s. 35 f. och 109.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontroll,
3. lämplighetskrav i fråga om kunskap, hälsa och personliga förhållanden i övrigt för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 8 §, och
5. undantag från kravet att ge in en årlig säkerhetsrapport.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 2 kap. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om säkerhetsstyrningssystem. Bemyndigandet motsvarar hittillsvarande 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Det kan tillämpas för att meddela föreskrifter om krav på säkerhetsstyrningssystem, t.ex. hur systemet kan anpassas till den verksamhet som bedrivs och kan användas om övriga behov uppkommer.

Andra punkten saknar motsvarighet i järnvägslagen. Bemyndigandet ger möjlighet att meddela föreskrifter om riskkontroll (jfr 4 §). Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas utifrån det behov som finns inom verksamheten. Det kan exempelvis avse krav på riskkontrollåtgärder och gemensamma förutsättningar som ska gälla för dessa åtgärder som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förhålla sig till vid upprättande av sina säkerhetsstyrningssystem.

Tredje punkten innebär att föreskrifter får meddelas om lämplighetskrav för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Bemyndigandet motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 3 järnvägslagen. Gällande begreppet säkerhetskritiska arbetsuppgifter, se författningskommentaren till 6 § och 2 kap. 7 § järnvägssäkerhetslagen. För personal som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten kan det finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som krävs för att vara lämplig för en viss befattning. Genom bemyndigandet kan det exempelvis föreskrivas om vilka kunskaper och personliga förhållanden i övrigt som krävs för att få utföra vissa arbetsuppgifter. Av betydelse för att få utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan t.ex. vara krav på god hälsa i vissa avseenden. På samma sätt som bemyndigandet kan användas för att meddela föreskrifter om hälsokrav så kan det även användas för att meddela föreskrifter om undantag från sådana hälsokrav, givet att det övergripande lämplighetskravet i 6 § andra stycket är uppfyllt.

Fjärde punkten innebär att föreskrifter kan meddelas om krav på att händelser som är av betydelse för järnvägssäkerheten ska rapporteras i andra fall än de som anges i 8 §.

Femte punkten innebär att föreskrifter kan meddelas om undantag från att ge in den årliga säkerhetsrapport som enligt 9 § ska lämnas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Övervägandena finns i avsnitt 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5 och 8.2.6.

3 kap. Godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon

Godkännande för att ta i bruk

Grundläggande krav

1 § Järnvägsinfrastruktur och fordon får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller när godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett godkänt fordon ska tas i bruk efter en väsentlig ombyggnad.

Paragrafen anger grundläggande krav för att järnvägsinfrastruktur och fordon ska få tas i bruk. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 13, 13 a och 15 §§ järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att det för att järnvägsinfrastruktur eller fordon ska få tas i bruk krävs ett godkännande av tillsynsmyndigheten. Vad beträffar begreppen järnvägsinfrastruktur och fordon, se 1 kap. 5 §.

Även om det i paragrafen endast anges godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon, är det möjligt att godkänna delar av en infrastruktur eller ett fordon. Det är den sökande som genom sin ansökan avgör föremålet för tillsynsmyndighetens prövning.

Paragrafen innebär även att redan godkänd järnvägsinfrastruktur eller ett redan godkänt fordon som genomgår en väsentlig ombyggnad behöver godkännas på nytt. Ett nytt godkännande kan exempelvis krävas om den aktuella ombyggnationen påverkar den övergripande säkerhetsnivån negativt eller om det har gjorts större ändringar som påverkar omständigheter utifrån vilka det ursprungliga godkännandet har beviljats.

Med stöd av bemyndigandet i 10 § 1 kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela närmare bestämmelser om vad som är att anse som en väsentlig ombyggnad.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 80, prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 25 f.

Krav för godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att de uppfyller kraven på säkerhet.

I paragrafen anges de krav som ska vara uppfyllda för att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet ska godkännas för att få tas i bruk enligt 1 §. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av paragrafen framgår att järnvägsinfrastrukturen eller fordonet ska uppfylla kraven på säkerhet för att godkännas. Med säker infrastruktur avses bl.a. att den ska vara installerad korrekt och av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. I kravet på säkerhet ingår även sådan teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsinfrastruktur som behövs för en säker drift.

Med stöd av bemyndigandet i 10 § 2 kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela närmare bestämmelser om de krav som ska vara uppfyllda för ett godkännande.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 69 f.

Tillfälligt godkännande

3 § Tillsynsmyndigheten får bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon, om

1. tillräckliga krav på säkerhet är uppfyllda med beaktande av de villkor som kan meddelas enligt 4 §, och
2. det behövs för att göra en slutlig bedömning av om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Paragrafen reglerar möjligheten att bevilja ett tillfälligt godkännande för järnvägsinfrastruktur eller ett fordon. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Genom paragrafen ges tillsynsmyndigheten möjlighet att meddela ett tillfälligt godkännande om det krävs för att slutligt avgöra om ett godkännande för att ta i bruk järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon ska beviljas enligt 1 §.

Av *första punkten* framgår att en förutsättning för att ett tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastrukturen eller fordonet ska kunna beviljas är att tillräckliga krav på säkerhet kan garanteras. Tillsynsmyndigheten avgör om denna förutsättning är uppfylld. I denna bedömning ska tas i beaktande de villkor som kan meddelas enligt 4 §.

Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att prov av järnvägsinfrastrukturen eller av fordonet ska kunna utföras. Tillfälliga godkännanden kan även komma i fråga efter en sådan väsentlig ombyggnad som avses enligt 1 §.

Genom bemyndigandet i 10 § 3 har regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden i andra fall än de som framgår av förevarande paragraf. Tillfälliga godkännanden får förenas med de villkor som behövs, se 4 §.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.3.

Villkor

4 § Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs.

Villkor enligt första stycket får ändras eller meddelas även efter det att godkännandet har meddelats.

Om järnvägsinfrastruktur eller ett fordon som omfattas av ett godkännande enligt 1 eller 3 § ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkor, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Paragrafen anger att ett beslut om godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon får förenas med villkor. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 14 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att ett godkännande av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon får förenas med de villkor som behövs. Detta gäller även tillfälliga godkännanden enligt 3 §. Det är fråga om villkor ur säkerhetssynpunkt av skilda slag, t.ex. kan de avse hastighetsbegränsning av fordon.

Andra stycket innebär att villkor som har meddelats i samband med ett godkännande eller ett tillfälligt godkännande får ändras sedan det har meddelats. Vidare innebär stycket att nya villkor kan meddelas efter ett sådant godkännande.

Av *tredje stycket* framgår att om det efter ett godkännande görs sådana ändringar i järnvägsinfrastrukturen eller i ett fordon som påverkar förhållanden i meddelade villkor, ska en anmälan om förändringen göras till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan exempelvis utgöras av en väsentlig ombyggnad som innebär att villkor enligt förevarande paragraf behöver ändras.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.4.

Tredjepartsgranskning

En utomstående granskares bedömning

5 § Tillsynsmyndigheten får i ett ärende om godkännande enligt detta kapitel kräva att sökanden anlitar en utomstående granskare som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Den utomstående granskaren ska granska ansökan i de avseenden och i den utsträckning som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Paragrafen reglerar utomstående granskare i ett godkännandeärende. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Tillsynsmyndigheten har möjlighet att kräva att sökanden i ett godkännandeärende anlitar en utomstående granskare. Ett sådant krav får ställas när det gäller både godkännande av järnvägsinfrastruktur och godkännande av fordon samt i samband med en ansökan om ett tillfälligt godkännande, jämför 3 §. Med en utomstående granskare avses en fysisk eller juridisk person som har vederbörlig kompetens för uppgiften. Det kan exempelvis vara fråga om att intyga ett fordons säkerhetsmässiga samverkan med en järnvägsinfrastruktur eller säkerhet i något annat avseende utifrån ansökan om godkännande. Det handlar alltså om en tredjepartsgranskning som utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur eller fordon är uppfyllda. I begreppet utomstående ligger att granskaren har en självständig ställning i förhållande till granskningsobjektet för att syftet med tredjepartsgranskningen ska kunna uppnås. Vidare kan tillsynsmyndigheten, för att få det stöd den behöver i godkännandeärendet, kräva att den utomstående granskaren besitter viss kompetens.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.1.

Tystnadsplikt

6 § En utomstående granskare och dess personal får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Paragrafen reglerar tystnadsplikt hos en utomstående granskare och dess personal. Den saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt *första stycket* får personal hos en utomstående granskare inte obehörigen röja uppgifter man genom sin anställning eller uppdrag fått del av och som rör den sökandes affärs- eller driftförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten. Förbudet mot att röja uppgifter gäller vidare enbart ”obehörigt” röjande av uppgift. En sökande kan alltid medge att den granskare som denne anlitar för vidare uppgifter.

Av *andra stycket* framgår att för uppgifter som finns inom det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.2.

Återkallelse av godkännande

7 § Ett godkännande enligt detta kapitel får återkallas om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att återkalla ett beslut om godkännande som meddelats enligt förevarande kapitel. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 6 a § järnvägslagen (2004:519).

Möjligheten att återkalla ett godkännande gäller om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda. Ett godkännande får alltså återkallas t.ex. om de föreskrivna kraven på säkerhet som låg till grund för godkännandet inte längre är uppfyllda. Paragrafen medger ett visst handlingsutrymme utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.3, jämför prop. 2010/11:160 s. 66 f.

Skyldigheter innan ett fordon används

Registrering i fordonsregister

8 § Innan ett fordon får tas i bruk ska det registreras i ett register över fordon som förs av tillsynsmyndigheten eller i ett annat register som tillsynsmyndigheten bestämmer. Registrering sker på begäran av fordonsinnehavaren.

I paragrafen regleras en fordonsinnehavares skyldighet att se till att fordonet registreras i ett fordonsregister. Paragrafen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Enligt paragrafen ska fordonsinnehavaren innan fordonet tas i bruk säkerställa att fordonet har registrerats i ett fordonsregister. Med fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik inom järnvägssystem som omfattas av denna lag.

Fordonet ska registreras i det nationella fordonsregistret som tillsynsmyndigheten för närvarande ansvarar för. Tillsynsmyndigheten har möjlighet att bestämma att registrering ska ske i ett annat register.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.4, jämför prop. 2006/07:45 s. 74 f.

Fordonsnummer och märkning av fordon

9 § I samband med registrering enligt 8 § ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en annan beteckning och föra in numret och beteckningen i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret eller beteckningen.

I paragrafen regleras fordonsnummer och märkning av fordon. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten ska i samband med registrering av ett fordon enligt 8 § tilldela fordonet ett fordonsnummer eller en annan beteckning. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med detta nummer eller denna beteckning.

Övervägandena finns i avsnitt 13.2.4, jämför prop. 2006/07:45 s. 72 f och prop. 2010/11:160 s. 35 f.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vad som utgör en väsentlig ombyggnad enligt 1 §,
2. de krav som anges i 2 §,
3. tillsynsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälliga godkännanden i andra fall än de som anges i 3 §,
4. krav för godkännande av en utomstående granskare enligt 5 §,
5. undantag från krav på registrering enligt 8 §, och
6. undantag från krav på märkning enligt 9 §.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 3 kap. Den motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § och 8 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519).

Bemyndigandet i *första punkten* saknar motsvarighet i järnvägslagen. Det kan tillämpas för att i föreskrifter närmare precisera vad som är att anse som en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur eller ett fordon.

Andra punkten gäller föreskrifter om de krav som anges i 2 §, dvs. krav på säkerhet. Bemyndigandet motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § första stycket 3 järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om preciserade krav på säkerhet som ska vara uppfyllda för godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon.

Tredje punkten saknar motsvarighet i järnvägslagen. Genom bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om när det är möjligt att meddela tillfälliga godkännanden utöver de fall som anges i 3 §. Bemyndigandet avser både tillfälliga godkännanden av järnvägsinfrastruktur och tillfälliga godkännanden av fordon. Det kan användas t.ex. för att bevilja ett tillfälligt godkännande av fordon i s.k. passiv transport. Passiv transport innebär att ett fordon som inte är godkänt, och kanske inte heller ska bli det enligt förevarande lag, behöver flyttas en viss sträcka och på egna hjul rullar i en tågsammansättning.

Fjärde punkten saknar motsvarighet i järnvägslagen. Med stöd av bemyndigandet kan det föreskrivas om exempelvis kompetenskrav för att godkännas som utomstående granskare.

Femte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 10 § 3 järnvägslagen. Enligt 8 § ska ett fordon vara registrerat i ett fordonsregister för att få användas. Förevarande bemyndigande möjliggör viss flexibilitet i regelverket. Det kan t.ex. komma i fråga beträffande museifordon.

Sjätte punkten motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 25 § 9 järnvägslagen. Enligt 9 § ska ett fordon märkas med ett fordonsnummer eller en beteckning. Även detta bemyndigande möjliggör viss flexibilitet i regelverket och kan t.ex. användas för att meddela föreskrifter om undantag från krav på märkning av museifordon.

Övervägandena finns i avsnitt 13.1.1, 13.1.2, 13.1.3, 13.2.1 och 13.2.4.

4 kap. Tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag

Krav på nationellt trafiksäkerhetstillstånd

1 § Ett järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Första stycket tillämpas inte i fråga om järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen (2022:000). Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock för verksamhet på järnvägsnät som avses i 1 kap. 4 § 2 järnvägssäkerhetslagen.

Paragrafen anger bl.a. att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som utgångspunkt krävs för järnvägsföretag. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att ett järnvägsföretag ska ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Det krävs alltså för att järnvägsföretaget ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, se definitionen av järnvägsföretag i 1 kap. 5 §. Det är tillsynsmyndigheten som efter ansökan utfärdar ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Andra stycket innebär att för järnvägsföretag som har ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen tillämpas inte kravet på nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Det krävs dock ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för verksamhet på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik, jämför 1 kap. 4 § 2 järnvägssäkerhetslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 92 f. och prop. 2014/15:120 s. 43 f.

Krav för utfärdande av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd

2 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska beviljas ett järnvägsföretag som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av järnvägsföretagets verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Paragrafen anger kraven för att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska beviljas. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 4 § andra och tredje styckena järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket 1* och *3* framgår att för att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs att sökanden har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz och att sökanden har en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

De grundläggande säkerhetskraven i *andra punkten* handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal, se 2 kap. 2–7 §§.

Andra stycket anger att tillsynsmyndigheten får anpassa de krav som ställs i första stycket 2 och 3 till verksamhetens art och omfattning. Det innebär bl.a. att tillsynsmyndigheten får anpassa de grundläggande säkerhetskraven enligt andra punkten till den verksamhet som tillståndet ska gälla för. Exempelvis kan tekniska eller driftsmässiga säkerhetskrav anpassas till de fordon som järnvägsföretaget använder i sin verksamhet eller i förhållande till den trafik som järnvägsföretaget avser att bedriva, t.ex. om tillståndet enbart avser verksamhet i form av växling. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 92 f. och prop. 2014/15:120 s. 43 f.

Villkor

3 § Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd får förenas med de villkor som behövs. Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Paragrafen anger att det finns möjlighet för tillsynsmyndigheten att förena ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd med de villkor som behövs. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Det handlar om villkor som bör ställas ur säkerhetssynpunkt.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.2, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Nationellt infrastrukturstillstånd för infrastrukturförvaltare

Krav på nationellt infrastrukturstillstånd

4 § En infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturstillstånd. Ett sådant tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Paragrafen handlar om nationellt infrastrukturstillstånd för infrastrukturförvaltare. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen anger att en infrastrukturförvaltare ska ha ett nationellt infrastrukturstillstånd. Det krävs alltså för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, se definitionen av infrastrukturförvaltare i 1 kap. 5 §. Det är tillsynsmyndigheten som efter ansökan utfärdar ett nationellt infrastrukturstillstånd.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Krav för utfärdande av ett nationellt infrastrukturstillstånd

5 § Ett nationellt infrastrukturstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–7 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa paragrafer, och
3. har tillräckliga ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastrukturen och driva de anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven i första stycket 2 och 3 till arten och omfattningen av infrastrukturförvaltarens verksamhet. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Paragrafen anger kraven för att ett nationellt infrastrukturstillstånd ska beviljas. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket 1* och *3* framgår att för att beviljas ett nationellt infrastrukturstillstånd krävs att den sökande har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz och har ekonomiska förutsättningar att förvalta sin

järnvägsinfrastruktur och driva de anläggningar som hör till infrastrukturen.

De grundläggande säkerhetskraven i *andra punkten* handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal, se 2 kap. 2–7 §§.

Andra stycket anger att tillsynsmyndigheten får anpassa de krav som ställs i första stycket 2 och 3 till verksamhetens art och omfattning. Det innebär bl.a. att tillsynsmyndigheten får anpassa de grundläggande säkerhetskraven enligt *andra punkten* till den verksamhet som tillståndet ska gälla för. Exempelvis kan helt *andra tekniska* och driftsmässiga krav gälla för den trafik som bedrivs på Roslagsbanan än för trafik som bedrivs på ett mindre industrispår med blygsam trafik. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven har anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 96 f. och prop. 2006/07:45 s. 39 f.

Villkor

6 § Ett nationellt infrastrukturillstånd får förenas med de villkor som behövs. Ett sådant villkor får meddelas även under tillståndets giltighetstid.

Paragrafen anger att det finns möjlighet för tillsynsmyndigheten att förena ett nationellt infrastrukturillstånd med de villkor som behövs. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

Det handlar om villkor som bör ställas ur säkerhetssynpunkt.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Uppdatering och anmälningsskyldighet

Uppdatering

7 § En uppdatering av ett tillstånd enligt detta kapitel krävs om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet förändras på ett väsentligt sätt.

Tillsynsmyndigheten får kräva att ett tillstånd uppdateras med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Paragrafen anger när det krävs uppdatering av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § *andra stycket* järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd ska uppdateras om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet ändras väsentligt. Exempelvis kan ändringar i själva infrastrukturen innebära verksamhetsändringar i infrastrukturförvaltarens organisation. Bedömningen av om ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet förändras väsentligt ska göras utifrån den järnvägsdrift som bedrivs och dess omfattning.

Andra stycket innebär att tillsynsmyndigheten under ett tillstånds giltighetstid får kräva att tillståndet eller villkor i det uppdateras om väsentliga ändringar gjorts i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Med föreskrifter om järnvägssäkerhet avses bestämmelser på alla föreskriftsnivåer, dvs. lag, förordning och myndighetsföreskrifter.

Föreskrifter som anger förutsättningar för uppdatering och vad som avses med en väsentlig förändring kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 10 § 2.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.5, jämför prop. 2006/07:45 s. 42 f. och 113 f.

Anmälningsskyldighet

8 § En innehavare av tillstånd enligt detta kapitel är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar som kan föranleda en uppdatering enligt 7 § första stycket.

Paragrafen behandlar en tillståndshavares skyldighet att anmäla vissa förändringar. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen (2004:519).

Regleringen innebär att innehavare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd är skyldiga att till tillsynsmyndigheten anmäla om väsentliga förändringar görs i verksamheten, jämför 7 §.

Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska. Detta kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 99 f.

Återkallelse av tillstånd

9 § Ett beslut enligt detta kapitel får återkallas, om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, eller
3. tillståndshavaren inte bedrivit verksamhet som omfattas av tillståndet under minst ett år.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens möjligheter att återkalla ett tillstånd enligt förevarande kapitel. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

Tillsynsmyndigheten har rätt att återkalla ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd om förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda (*punkt 1*) eller om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller föreskrifter eller beslut som meddelats i anslutning till lagen (*punkt 2*). Vidare får ett tillstånd återkallas om tillståndshavaren inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet (*punkt 3*). Det kan exempelvis handla om ett säkerhetsstyrningssystem som blir inaktuellt om tillståndet inte används.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.6, jämför prop. 2003/04:123 s. 145 f. och 198 f. och prop. 2006/07:45 s. 42 f.

Bemyndiganden

10 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. försäkring eller motsvarande enligt 2 § första stycket 3,
2. vad som avses med tillräckliga ekonomiska förutsättningar enligt 5 § första stycket 3, och
3. förutsättningar för uppdatering av ett tillstånd enligt 7 § första stycket.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 4 kap. Den motsvarar delvis hittillsvarande 3 kap. 10 § 3, 4 och 5 järnvägslagen (2004:519).

Första punkten innebär att föreskrifter får meddelas om försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamhet. Genom bemyndigandet kan föreskrifter om bl.a. försäkringsnivåer meddelas,

Andra punkten ger möjlighet att meddela föreskrifter om vilka ekonomiska förutsättningar som krävs för att kravet i 5 § första stycket 3 för att beviljas ett nationellt infrastrukturtillstånd ska vara uppfyllt.

Genom bemyndigandet i *tredje punkten* kan föreskrifter meddelas om vad som är att anse som en väsentlig förändring av ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet, jämför 7 § första stycket.

Övervägandena finns i avsnitt 10.3.2, 10.3.4 och 10.3.5.

5 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser om tillsyn

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag följer denna lag och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen.

För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens uppgift att utöva tillsyn över infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags efterlevnad av lagen m.m. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 1 och 2 §§ järnvägslagen (2004:519).

Första stycket anger att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet och utöva tillsyn över att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter och beslut som har meddelats i anslutning till lagen, jämför 1 kap. 4 §.

Andra stycket motsvarar hittillsvarande 8 kap. 2 § järnvägslagen. Stycket innehåller en upplysning om att det för elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser om tillsyn i elsäkerhetslagen (2016:732), jämför författningskommentaren till 5 kap. 1 § andra stycket järnvägstekniklagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen och för bedömning av ansökningar om godkännanden eller tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsskyddsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet, avhysning eller avlägsnande.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter vid utövande av tillsyn och myndighetens möjligheter att begära bistånd från andra myndigheter i tillsynsarbetet. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

Skillnaden i förhållande till motsvarande bestämmelser i järnvägslagen utgörs av att tillsynsmyndigheten enligt förevarande paragraf saknar möjlighet att begära bistånd från Tullverket. Möjligheten att begära bistånd av Polismyndigheten kvarstår. I tillsynsmyndighetens uppgifter ingår bl.a. tillsyn av järnvägsverksamhet som påverkar trafiksäkerheten inom ett järnvägssystem och som kan kräva att omedelbara åtgärder vidtas.

Övervägandena finns i avsnitt 17.4, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller beslut som har meddelats i anslutning till lagen ska följas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Om någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

I paragrafen regleras tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

Paragrafen har i allt väsentligt samma innebörd som 4 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

I *tredje stycket* anges att vite enligt denna lag inte får dömas ut för ett förfarande för vilket någon har påförts konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag. Tredje stycket motsvarar, med viss anpassning till begreppsanvändningen i konkurrenslagen, 8 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 17.5, jämför prop. 2003/04:123 s. 143 f.

Rapporteringskyldighet

4 § En fordonsinnehavare ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register över fordon som avses i 3 kap. 8 § och anmäla de förändringar som kräver ändringar i registret.

Paragrafen anger att en fordonsinnehavare ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att föra och uppdatera ett fordonsregister. Den motsvarar delvis hittillsvarande 8 kap. 8 a § första stycket järnvägs-lagen (2004:519).

Med fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder eller avser att använda ett fordon och som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag. Undantag från registreringskravet kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 3 kap. 10 § 5.

Övervägandena finns i avsnitt 17.9.3, jämför prop. 2010/11:160 s 71 och 91.

6 kap. Ordning

Förbud mot att beträda ett spårområde

1 § Ingen får beträda ett spårområde utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd, utom på platser som det klart framgår att allmänheten har tillgång till.

Förbud mot intag av alkoholdrycker

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat som avses i 1 kap. 5 och 10 a §§ alkohollagen (2010:1622) får inte intas inom ett järnvägssystem som omfattas av denna lag. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget.

Hur ordning och säkerhet upprätthålls

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får från järnvägsinfrastrukturen eller ett fordon avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande utgör en risk för säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta en sådan person. Vid ett omhändertagande ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. En omhändertagen person får hållas kvar till dess att personen har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl för omhändertagandet, dock längst sex timmar.

En sådan befattningshavare som avses i första stycket får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

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

Våld får användas i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att uppnå det avsedda resultatet. Våld får inte användas längre än vad som är absolut nödvändigt.

Paragraferna 6 kap 1–4 §§ behandlar ordningen inom järnvägssystem. Regleringen motsvarar i sak hittillsvarande 9 kap. 1–4 §§ järnvägs-lagen (2004:519).

Paragraferna motsvarar bestämmelserna om ordning i 5 kap. 1–4 §§ järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till de paragraferna.

Övervägandena finns i avsnitt 18.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 152 och 200 f.

7 kap. Sanktionsavgift

Beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag som

1. i verksamhet som omfattas av denna lag använder järnvägsinfrastruktur respektive fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

2. bedriver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd enligt 4 kap. eller bedriver verksamhet utan en försäkring eller motsvarande enligt 4 kap. 2 § 3,

3. i verksamheten anställer eller på annat sätt anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter i 2 kap. 6 § eller tilldelar någon sådana uppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 7 §, eller

4. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 8 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 10 §.

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om vem som kan bli föremål för sanktionsavgift och under vilka förutsättningar en sådan avgift kan tas ut. Den motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § 1, 2 och 4 samt 3 § järnvägslagen (2004:519).

För att sanktionsavgift enligt *första punkten* ska bli aktuell krävs att järnvägsinfrastruktur eller ett fordon saknar ett godkännande. Det kan exempelvis handla om att en väsentlig ombyggnad gjorts utan att ett godkännande meddelats därefter.

Av *andra punkten* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som bedriver verksamhet som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag utan erforderligt tillstånd. Exempelvis kan det handla om att ett järnvägsföretag utför trafik utanför det område för verksamheten som omfattas av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. För järnvägsföretag är ett krav för att beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd en försäkring eller motsvarande som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag kan även avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift, se 4 kap. 2 §.

Tredje och fjärde punkterna motsvarar 6 kap. 1 § 2 och 3 järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till den paragrafen.

Sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Det är alltså fråga om ett strikt ansvar.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.8.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift endast av den som inom fem år från det att överträdelsen skett har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

3 § En sanktionsavgift enligt 1 § får inte beslutas för en överträdelse

1. som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet,

2. för vilken straff eller en annan sanktion har beslutats enligt någon annan författning, eller

3. som omfattas av ett väckt åtal, utfärdat strafföreläggande eller beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § En sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Nedsättning av sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiftsskyldigheten helt eller delvis sättas ned.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om nedsättning av sanktionsavgift.

Betalning av sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten och tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Tillsynsmyndighetens beslut om sanktionsavgift får verkställas enligt utskökningsbalken, om avgiften inte har betalats inom den tid som anges i första stycket.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

7 § Skyldigheten att betala en sanktionsavgift faller bort om verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

Bemyndigande

8 § Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Paragraferna 7 kap. 1–8 §§ behandlar sanktionsavgifter. Regleringen saknar motsvarighet i hittillsvarande järnvägslag (2004:519).

Paragraferna 2–8 §§ motsvarar bestämmelserna om sanktionsavgifter i 6 kap. 2–8 §§ järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till de paragraferna.

Övervägandena finns i avsnitt 18.2.

8 kap. Straff

Allmänt

1 § Åtal får inte väckas enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

Ingen får heller dömas till ansvar enligt denna lag om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förare av ett maskindrivet fordon på järnväg

2 § Den som för ett maskindrivet fordon på ett järnvägssystem som omfattas av denna lag efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

3 § Om ett brott som avses i 2 § är att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter

4 § Den som utan att föra ett maskindrivet fordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

Överträdelse av förbudet mot att beträda ett spårområde

5 § Den som bryter mot förbudet i 6 kap. 1 § döms till penningböter.

Paragraferna innehåller straffbestämmelser. Regleringen motsvarar delvis hittillsvarande 10 kap. 1 § andra stycket, 2 och 4 §§, 5 § andra stycket och 6 § järnvägslagen (2004:519).

Beslag och förverkande

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 6 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Paragraferna 8 kap. 1–6 §§ motsvarar bestämmelserna om straff i 7 kap. 1–6 §§ järnvägssäkerhetslagen, se författningskommentaren till de paragraferna.

Övervägandena finns i avsnitt 18.3, jämför prop. 2003/04:123 s. 153 f. och s 202 f.

9 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar överklagande av beslut enligt förevarande lag m.m. Den motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges att tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt förevarande lag och till lagen anslutande föreskrifter får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I *andra stycket* anges att det krävs prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

Övervägandena finns i avsnitt 19.3.1, jämför prop. 2003/04:123 s. 154 f.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 4 kap. 9 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Ett beslut om sanktionsavgift enligt 7 kap. 1 § gäller inte heller förrän det har fått laga kraft.

I paragrafen regleras från vilken tidpunkt ett beslut enligt lagen gäller. Paragrafen motsvarar delvis hittillsvarande 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519).

I *första stycket* anges huvudregeln att beslut som fattas enligt lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat anges i beslutet. Det förhåller sig dock annorlunda med beslut om återkallelse av tillstånd enligt 4 kap. 9 §. Sådana beslut gäller inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Enligt *andra stycket* ska ett beslut om att påföra sanktionsavgift enligt 7 kap. inte gälla förrän det har fått laga kraft.

Övervägandena finns i avsnitt 19.4.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk sådana delsystem som järnvägsinfrastruktur består av gäller fortfarande. Detsamma gäller ett godkännande av en spåranläggning som har beviljats före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen.

3. Ett godkännande enligt 2 kap. 13 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) att ta i bruk ett delsystem som ingår i ett fordon eller ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 2 kap. 15–17 §§ samma lag gäller fortfarande. Detsamma gäller för fordon som har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och där godkännandet gällt i Sverige enligt 2 kap. 18 § den upphävda järnvägslagen samt för fordon som har godkänts före den 1 juli 2004. Ett godkännande att ta i bruk ett fordon enligt 3 kap. krävs dock efter en väsentlig ombyggnad av fordonet.

4. Ett säkerhetsintyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) ska fortsätta att gälla under intygets beslutade giltighetstid, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt

trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

6. Ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § den upphävda järnvägslagen (2004:519) fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § samma lag, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Ett nationellt infrastrukturtillstånd enligt 4 kap. krävs dock om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §.

7. Bestämmelserna i 3 kap. 7 § och 4 kap. 9 § ska tillämpas även i fråga om godkännanden, intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 2, 3, 4, 5 eller 6.

8. Bestämmelserna i 5 kap. ska tillämpas även i fråga om sådana delsystem, spåranläggningar och fordon för vilka godkännanden fortsätter att gälla enligt punkt 2 och 3. Detsamma gäller i fråga om sådan verksamhet som omfattas av intyg och tillstånd som fortsätter att gälla enligt punkt 4, 5 och 6.

9. En sanktionsavgift får endast tas ut för en överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

10. Äldre föreskrifter gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Första punkten anger dagen för lagens ikraftträdande.

Andra punkten reglerar järnvägsinfrastruktur, vars delsystem vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk enligt tidigare gällande lag. Punkten innebär att godkännanden för ibruktage av delsystem som är att hänföra till järnvägsinfrastruktur, dvs. de markbaserade delsystemen Infrastruktur, Energi och Markbaserad trafikstyrning och signalering, som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande. Vidare gäller även godkännandebeslut för installationer (spåranläggningar) som har godkänts före järnvägslagens ikraftträdande. Förevarande lag tillämpas först vid en sådan väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen att ett nytt godkännande krävs, jämför kraven för ett nytt godkännande enligt 3 kap. 1 § i förevarande lag.

Tredje punkten reglerar fordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk. Punkten innebär att godkännanden för ibruktage av delsystem som är att hänföra till fordon, dvs. de mobila delsystemen Rullande materiel och Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, som har beviljats med stöd av 2 kap. 13 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande. Vidare gäller även godkännandebeslut av fordon som har godkänts med stöd av 2 kap. 15–18 §§ järnvägslagen och fordon som har godkänts för ibruktage före järnvägslagens ikraftträdande. Förevarande lag tillämpas först vid en sådan väsentlig ombyggnad av ett fordon att ett nytt godkännande krävs, jämför kraven för ett nytt godkännande enligt 3 kap. 1 § i förevarande lag.

Fjärde punkten reglerar säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Säkerhetsintyg avser tillstånd för järnvägsföretag enligt den terminologi som används i järnvägslagen. Punkten innebär att sådana intyg som har meddelats med stöd av 3 kap. 3 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande under intygets giltighetstid, dock längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver

järnvägsföretaget inte ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. i förevarande lag. Sedan det tidigare tillståndet löpt ut behövs ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillämpas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §, dvs. om ett järnvägsföretags verksamhet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket och tillståndsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag.

Femte punkten innebär att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för järnvägsföretag som har meddelats med stöd av 3 kap. 4 § järnvägslagen fortsätter att gälla även efter förevarande lags ikraftträdande, under tillståndets giltighetstid. Under tiden behöver järnvägsföretaget inte ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. i förevarande lag. Sedan det tidigare tillståndet löpt ut behövs ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag. Vidare ska bestämmelserna om nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillämpas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §, dvs. om ett järnvägsföretags verksamhet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket, och tillståndsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt förevarande lag.

Sjätte punkten innebär att säkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av 3 kap. 8 § järnvägslagen fortsätter att gälla till dess tillståndet skulle ha omprövats enligt 3 kap. 9 § järnvägslagen, dock som längst till och med den 31 oktober 2025. Under tiden behöver infrastrukturförvaltaren inte ha ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt 4 kap. i förevarande lag. I samband med att det tidigare tillståndet omprövas behövs ett säkerhetstillstånd enligt förvarande lag. Bestämmelserna om nationellt infrastrukturstillstånd tillämpas om förutsättningarna för en uppdatering är uppfyllda enligt 4 kap. 7 §, dvs. om en infrastrukturförvaltarens verksamhet förändras väsentligt. Detsamma gäller om väsentliga förändringar görs i säkerhetsregelverket och tillståndsmyndigheten kräver en uppdatering. Vid sådana förändringar krävs alltså ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt förevarande lag.

Sjunde punkten reglerar att bestämmelserna om återkallelse i 3 kap. 7 § förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon som har godkänts för att tas i bruk före ikraftträdandet och för vilka tidigare beviljade godkännanden fortsätter att gälla enligt någon av punkterna 2–6 ovan. Detta gäller både för godkännanden som beviljats enligt järnvägslagen och för godkännanden som beviljats enligt lagstiftning som gällde före järnvägslagen. Vidare ska bestämmelserna om återkallelse i den nya lagen tillämpas från ikraftträdandet även för verksamhet som omfattas av sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beslutade giltighetstiden fortsätter att gälla.

Åttonde punkten reglerar att tillsynsbestämmelserna i 5 kap. förevarande lag ska tillämpas från ikraftträdandet även för sådana delsystem, spåranläggningar och fordon som har godkänts för att tas i bruk före ikraftträdandet och för vilka tidigare beviljade godkännanden fortsätter att gälla (punkt 2 och 3 ovan). Detta gäller både för godkännanden som

beviljats enligt järnvägslagen och för godkännanden som beviljats enligt lagstiftning som gällde före järnvägslagen. Vidare ska tillsynsbestämmelserna i förevarande lag tillämpas från ikraftträdandet även för verksamhet som omfattas av sådana intyg och tillstånd som har meddelats före ikraftträdandet för vilka den tidigare beslutade giltighetstiden fortsätter att gälla (punkt 4–6 ovan).

Nionde punkten reglerar sanktionsavgifter. Sanktionsavgift är en nyhet i förevarande lag i förhållande till järnvägslagen (2004:519). Av övergångsbestämmelsen framgår att en sanktionsavgift enbart får tas ut för överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet. Om en överträdelse upptäcks efter ikraftträdandet men har ägt rum dessförinnan, får alltså en sanktionsavgift inte tas ut. Detsamma gäller för överträdelser som pågår såväl före som efter lagens ikraftträdande, såvitt avser tiden före ikraftträdandet.

Tionde punkten reglerar hantering av mål och ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande. De ärenden som regleras i lagen utgörs främst av tillsynsmyndighetens prövning av godkännanden (3 kap.) och tillstånd (4 kap.). Äldre föreskrifter, dvs. reglerna i järnvägslagen (2004:519), gäller för mål och ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 20.4.

24.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

1 § Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen, med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller med 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

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

Paragrafen innehåller en upplysning om andra tillämpliga lagar i fråga om när alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan ska förklaras förverkade.

Första stycket ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

Tredje stycket ändras genom att det införs en hänvisning till 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

2 § Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagen egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagen egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara

egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på beslagtagna alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller med 6 kap. 2 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

En ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

I paragrafen anges vad som ska gälla vid beslag av alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan.

Paragrafen ändras genom att det i *tredje stycket* införs en hänvisning till 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

1 § Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 7 kap. 2 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

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

I paragrafen anges när alkoholutandningsprov får tas.

Första stycket ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 2 § eller 4 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 eller 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

11 kap. Energiskatt på elektrisk kraft

Förbrukare vid spårbunden trafik

18 § Vid tillämpningen av 6 § första stycket 1, 7 §, 9 § första stycket 1, 13 a § första stycket 1 och 16 § ska elektrisk kraft som förbrukats

1. i järnvägsfordon i ett järnvägsnät inom ramen för sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 eller 4 § *järnvägsmarknadslagen (2022:000)* anses förbrukad av den tjänsteleverantör som tillhandahållit den elektriska kraften,

2. i ett järnvägsnät, för annat ändamål än som avses i 1, anses förbrukad av den infrastrukturförvaltare som med säkerhetstillstånd enligt *järnvägssäkerhetslagen (2022:000)* eller *nationellt infrastrukturtillstånd enligt lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem* förvaltade järnvägsnätet vid förbrukningstillfället,

3. i en spåranläggning eller ett spårfordon inom spåranläggningen anses förbrukad av den spårinnehavare som med tillstånd enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drev spåranläggningen vid förbrukningstillfället.

Järnvägsnät, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör har i första stycket samma betydelse som i *järnvägsmarknadslagen*. Spåranläggning och spårinnehavare har i första stycket samma betydelse som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Första stycket gäller endast om den som anses vara förbrukare är skattskyldig enligt 5 § första stycket 1, 2 eller 3.

I paragrafen regleras vem som ska anses förbruka el i järnvägsnätet respektive spåranläggningen vid tillämpning av de uppräknade paragraferna.

Första stycket 1 och *2* ändras genom att det införs hänvisningar till järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Andra stycket ändras genom att en hänvisning införs till järnvägsmarknadslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 a § För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägstekniklagen (2022:000)*, *järnvägssäkerhetslagen (2022:000)* och *lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem*.

Paragrafen innehåller en upplysning om andra tillämpliga lagar i vissa frågor om järnvägssystem.

Paragrafen ändras genom att det införs en hänvisning till järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.10 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

5 kap. Körkortsingripande

Återkallelse av körkort

3 § Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren har gjort sig skyldig till

a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

b) rattfylleri enligt 4 § samma lag,

c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,

d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

e) brott mot 7 kap. 2 eller 3 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), eller

f) brott mot 8 kap. 2 eller 3 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem,

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

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

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

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

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

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

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

9. det fanns hinder mot att utfärda körkort vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består.

I paragrafen regleras återkallelse av körkort.

Paragrafen ändras genom att det i *punkt 1 e* införs en hänvisning till 7 kap. 2 och 3 § järnvägssäkerhetslagen och att det i *punkt 1 f* införs en hänvisning till 8 kap. 2 och 3 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

Varning

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

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

I paragrafen anges i vilka fall en varning kan tilldelas i stället för att återkalla körkortet.

Paragrafen ändras genom att det i *andra stycket* införs en hänvisning till 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § första stycket lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2022.

2. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt någon av bestämmelserna i 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 3 § i den äldre lydelsen.

3. För ett körkortsingripande med anledning av en gärning, som har begåtts före ikraftträdandet och som är straffbelagd enligt 10 kap. 2 § första stycket den upphävda järnvägslagen (2004:519), gäller 5 kap. 9 § i den äldre lydelsen.

Första punkten anger när lagändringarna ska träda i kraft.

Andra punkten anger att bestämmelserna om återkallelse av ett körkort i 5 kap. 3 § förevarande lag även ska tillämpas om körkortsinnehavaren före ikraftträdandet har brutit mot någon av bestämmelserna i 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket den upphävda järnvägslagen.

Tredje punkten anger att bestämmelserna om varning i 5 kap. 9 § förevarande lag även ska tillämpas om körkortsinnehavaren före ikraftträdandet har brutit mot 10 kap. 2 § första stycket den upphävda järnvägslagen.

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

2 § En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet *fordon* på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), 8 kap. 2 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:500), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.

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

Paragrafen anger när en ögonundersökning får göras på bl.a. förare av ett maskindrivet fordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg.

I *första stycket* ändras begreppet spårfordon till fordon. Vidare införs en hänvisning till 7 kap. 2 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 eller 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Definitioner

2 § I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), eller ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:000), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon, *järnvägsfordon*: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Paragrafen innehåller definitioner.

Paragrafen ändras genom att det i fråga om definitionen av gränsöverskridande driftskompatibel trafik anges att sådan trafik även kan

bedrivs med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen. Vidare ändras definitionen av tågpersonal. Med tågpersonal avses varje arbetstagare ombord som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.13 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

10 kap. Sekretessbrytande bestämmelser och bestämmelser om undantag från sekretess

Förhindrande eller avbrytande av vissa brott

19 § Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3–5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till Polismyndigheten eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009),
5. 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000), eller
6. 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.

Paragrafen innehåller sekretessbrytande bestämmelser i fråga om vissa trafikbrott.

Femte punkten ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 2, 3 eller 4 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000). Vidare kompletteras paragrafen med en *sjätte punkt* som hänvisar till 8 kap. 2, 3 eller 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem. Hänvisningarna avser regler som träffar förare av maskindrivet fordon på järnväg och andra som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter i järnvägsverksamhet. Ändringarna innebär inte någon ändring i sak utan är följdändringar med anledning av de nya lagarna.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.14 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

1 kap. Allmänna bestämmelser

Definitioner

5 § I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik, *kollektivtrafik på järnväg* och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

Paragrafen innehåller definitioner.

Paragrafen ändras genom att det införs en definition av begreppet kollektivtrafik på järnväg genom en hänvisning till Europaparlamentets

och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning), i vid varje tidpunkt gällande lydelse, för närvarande i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338.

Uttrycket kollektivtrafik på järnväg ska förstås på samma sätt som i artikel 2aa i EU:s kollektivtrafikförordning, dvs. som ”persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårbundna transportsätt såsom tunnelbana och spårväg”. Uttrycket kollektivtrafik på järnväg används i 4 a kap. i förevarande lag, eftersom vissa av tilldelningsbestämmelserna endast gäller för kollektivtrafik på järnväg.

Övervägandena finns i avsnitt 21.3.

2 kap. Regional kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar

8 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Ett trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

I paragrafen regleras regionala kollektivtrafikmyndigheters skyldighet att regelbundet upprätta ett trafikförsörjningsprogram.

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke*. Det upplyser om att ett sådant trafikförsörjningsprogram vari den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer målen för den regionala kollektivtrafiken är att anse som ett policydokument för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt artikel 2a 1 i förordningen ska specifikationerna för allmän trafikplikt överensstämma med de politiska mål som fastställs i ett policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaten. Upplysningen i förevarande stycke innebär att den direkt tillämpliga artikeln i förordningen i Sverige inte innebär någon skyldighet att upprätta ytterligare dokument i förhållande till nuvarande ordning. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

För regionala kollektivtrafikmyndigheter finns bestämmelser om innehåll i och samråd kring regionala trafikförsörjningsprogram i 2 kap. 8 och 9 §§ i förevarande lag.

Övervägandena finns i avsnitt 21.5.

3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning

1 b § *Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.*

I paragrafen, som är ny, beskrivs förhållandet mellan ett beslut om allmän trafikplikt och en specifikation för allmän trafikplikt.

I paragrafen anges att ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning, i vid varje tidpunkt gällande lydelse och för närvarande i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338.

Paragrafen innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter inte behöver ta fram två skilda beslut för att följa EU:s kollektivtrafikförordning och förevarande lag. Vad som anges i artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning om specifikationer är direkt tillämpligt och ska iakttas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när de fattar beslut om allmän trafikplikt.

Övervägandena finns i avsnitt 21.5.

4 a kap. Upphandling av kollektivtrafik

När kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning

4 § I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),*

4. *tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),*

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

6. vidta nödgärder (artikel 5.5),

7. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6), *och*

8. *begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).*

Paragrafen innehåller en upplysning om de möjligheter som ges behöriga myndigheter att tilldela avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning (artikel 5).

Genom tilläggen till paragrafen i *punkt 3, 4 och 8* kompletteras paragrafen med de tre nya bestämmelser om tilldelning av avtal som tillförts EU:s kollektivtrafikförordning genom förordning (EU) 2016/2338, och som är aktuella för tillämpning i Sverige, nämligen artikel 5.3a, 5.3b och 5.6a.

Samtliga nya punkter om tilldelning av avtal om allmän trafik gäller för kollektivtrafik på järnväg (se definition i 1 kap. 5 §). I artiklarna regleras de behöriga myndigheternas möjligheter att direkttilldela avtal om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a), tilldela avtal efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b) och begränsa antalet avtal som

kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a). Med direkttilldelning avses tilldelning av avtal om allmän trafik utan ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, vilket innebär att hänvisningen avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 21.3, jämför prop. 2016/17:28 s. 33 f., 40 f. och 52 f.

Direkttilldelning och nödåtgärder

7 a § *Behöriga myndigheter får inte direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.*

Genom paragrafen, som är ny, införs förbud för behöriga myndigheter att tillämpa två av de nya bestämmelserna om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg som regleras i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning.

EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig. För bestämmelser om direkttilldelning, dvs. tilldelning av avtal om allmän trafik utan ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, gäller dock att dessa bestämmelser endast är tillämpliga om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning. I hittillsvarande reglering uppställs begränsningar i fråga om direkttilldelning i 7 §.

Genom förevarande paragraf gäller förbud mot direkttilldelning som motiveras av strukturella och geografiska särdrag enligt artikel 5.4a och direkttilldelning av trafik på fristående banor enligt artikel 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning, i vid varje tid gällande lydelse av förordningen och för närvarande i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338. Med en fristående bana avses en bana som är tekniskt eller funktionellt fristående från det övriga järnvägsnätet.

Övervägandena finns i avsnitt 21.3, jämför prop. 2016/17:28 s. 52 f.

10 § Vid sådan direkttilldelning som avses i 7 § tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 4 kap. 1 och 3 §§ (principer för upphandling av koncessioner),
- 10 kap. 12 § (underrättelse om beslut) och 14 § (dokumentation),
- 16 kap. (avtalspär, överprövning och skadestånd), utom 2 och 3 §§, och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av 7 eller 8 §,

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i lydelsen enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg*, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla vid överträdelse av de principer för upphandling av koncessioner som gäller enligt första stycket eller vid överträdelse av 7 eller 8 §.

I paragrafen anges vilka bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner som ska tillämpas när avtal direkttilldelas enligt 7 §.

Paragrafen ändras endast genom att i *andra stycket 2* hänvisningen till artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, som är statisk, ändras till den senaste lydelsen av förordningen, dvs. förordning (EU) 2016/2338.

Överväganden angående hänvisningsteknik finns i avsnitt 5.1 och prop. 2016/17:28 s. 39.

11 § Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid *direkt*tilldelning enligt artikel 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*,

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*, inte följts.

I paragrafen anges vilka bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner som ska tillämpas vid vissa fall av direkttilldelning enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Första och *andra styckena* ändras genom att det införs hänvisningar till artikel 5.3a (exceptionella omständigheter) och 5.3b (tilldelning efter förhandsmeddelande) i EU:s kollektivtrafikförordning. Ändringarna innebär att om en behörig myndighet tillämpar bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om direkttilldelning vid exceptionella omständigheter eller tilldelning efter ett förhandsmeddelande, ska även de bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner som anges i förevarande paragraf tillämpas.

Genom ändringarna i *tredje stycket* ska rätten vid överprövningar även pröva om villkoren i de angivna bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning är uppfyllda. I stycket ändras även de statistiska hänvisningarna till artiklar i EU:s kollektivtrafikförordning till att avse den senaste lydelsen av förordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 31.3., jämför prop. 2016/17:28 s. 52 f., 63 f., 65 f. och 86 f.

24.15 Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

1 kap. Allmänna bestämmelser

Definitioner

3 § I denna lag betyder

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 4 kap. 4 § lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem,

järnvägssfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,
järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

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

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

Paragrafen innehåller definitioner.

Paragrafen ändras så att det i fråga om tillstånd för infrastrukturförvaltare införs en hänvisning till 3 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen och 4 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem. I definitionen av järnvägsföretag ändras hänvisningen till att avse 3 kap. järnvägssäkerhetslagen och 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem som handlar om tillstånd för järnvägsföretag. Vidare ändras i definitionen av säkerhetsstyrningssystem genom att en hänvisning införs till 2 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

4 kap. Register

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret

10 § Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt *Europeiska unionens järnvägsbyrå*, i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

Paragrafen anger vem som har rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret.

Paragrafen ändras genom att benämningen Europeiska unionens järnvägsbyrå införs i stället för den tidigare benämningen Europeiska järnvägsbyrån.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

Direktåtkomst

11 § Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,

2. olycksutredande myndighet i Sverige,

3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,

4. *Europeiska unionens järnvägsbyrå*, och

5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen *kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela* föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

Paragrafen anger vem som får medges direktåtkomst till förarbevisregistret.

Paragrafen ändras genom att benämningen på Europeiska unionens järnvägsbyrå införs i stället för den tidigare benämningen Europeiska järnvägsbyrån. Vidare ändras upplysningsbestämmelsen i *andra stycket* redaktionellt.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

6 kap. Straff

2 § *Åtal får inte väckas för en gärning enligt 1 § som omfattas av ett föreläggande om vite om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Åtal enligt 1 § får inte heller väckas för en gärning som är belagd med straff i brottsbalken eller om en sanktionsavgift har beslutats enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2022:000) eller 7 kap. 1 § 3 lagen (2022:000) om nationella järnvägssystem.*

Paragrafen anger när hinder för dubbla prövningar av samma gärning inträder och att ansvar enligt lagen är subsidiärt i förhållande till brottsbalken, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Paragrafen ändras för att klargöra när vite utgör hinder mot att ett straffrättsligt förfarande inleds, dvs. att åtal väcks. Vidare framgår av paragrafen att brottsbalkens regler ska tillämpas i första hand om en gärning kan hänföras till brottskatalogen i den. Paragrafen ändras också genom att en hänvisning införs till 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen och 7 kap. 1 § 3 lagen om nationella järnvägssystem. Det handlar om beteenden som kan bli föremål för sanktionsavgift om en sådan avgift har beslutats.

24.16 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

10 § Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 28 § *järnvägsmarknadslagen (2022:000)* av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Paragrafen reglerar en transportörs rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren.

Paragrafen ändras genom att det införs en hänvisning till 7 kap. 28 § järnvägsmarknadslagen.

Övervägandena finns i avsnitt 22.

24.17 Förslaget till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Häri genom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av januari 2022.

Järnvägslagen upphör att gälla när järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen, järnvägsmarknadslagen och lagen om nationella järnvägssystem träder i kraft. Järnvägslagen ska upphöra vid utgången av januari 2022 och de nya lagarna ska träda ikraft den 1 februari 2022.

Övergångsbestämmelserna återfinns i respektive ny lag.

Övervägandena finns i avsnitt 5 och 20.

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/796

av den 11 maj 2016

om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

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) För att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde gradvis ska kunna bildas måste unionen vidta åtgärder på området för tillämpliga regler för järnvägarna med avseende på tekniska säkerhets- och driftskompatibilitetsfrågor, eftersom dessa områden är oupplösligt knutna till varandra och båda kräver större harmonisering på unionsnivå. Under de senaste två årtiondena har relevant järnvägslagstiftning antagits, särskilt tre järnvägspaket, varav Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG ⁽⁴⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ⁽⁵⁾ är de mest relevanta i detta avseende.
- (2) För att de två målen om säkerhet och driftskompatibilitet ska kunna uppfyllas på en och samma gång krävs ett omfattande tekniskt arbete, under ledning av ett specialiserat organ. Det är skälet till att det, som en del av det andra järnvägspaketet 2004, var nödvändigt att, inom ramen för den befintliga institutionsstrukturen och med hänsyn tagen till maktbalansen inom unionen, inrätta en europeisk byrå som hanterar säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 10 december 2015 (EUT C 56, 12.2.2016, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (3) Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 (1) och har till syfte att främja inrättandet av ett europeiskt järnvägsområde utan gränser och bidra till att blåsa nytt liv i järnvägssektorn, samtidigt som sektorns väsentliga fördelar på säkerhetsområdet förstärks. Det fjärde järnvägspaketet innehåller viktiga förändringar som är avsedda att få det gemensamma europeiska järnvägsområdet att fungera bättre, genom ändringar till följd av omarbetningar av direktiven 2004/49/EG och 2008/57/EG, som båda är direkt kopplade till byråns uppgifter. I dessa direktiv föreskrivs särskilt utförandet av uppgifter i samband med utfärdandet av fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg på unionsnivå. Det innebär bl. a. att byrån får en viktigare roll. Till följd av de många ändringarna av byråns uppgifter och av dess interna organisation bör förordning (EG) nr 881/2004 upphävas och ersättas med en ny rättsakt.
- (4) Byrån bör bidra till att en genuin europeisk järnvägskultur växer fram och tillhandahålla ett centralt verktyg för dialog, samråd och åsiktsutbyte mellan järnvägssektorns alla aktörer, med vederbörligt beaktande av deras respektive funktioner och järnvägssektorns tekniska särdrag. När byrån utför sina uppgifter, särskilt när den utarbetar rekommendationer och yttranden, bör den ta största hänsyn till extern sakkunskap på järnvägsområdet, i synnerhet hos sakkunniga från järnvägssektorn och från relevanta nationella myndigheter. Byrån bör därför inrätta kompetenta och representativa arbetsgrupper och andra grupper, som främst består av dessa yrkesverksamma.
- (5) För att ge insikt i de ekonomiska effekterna på järnvägssektorn och dess inverkan på samhället, för att göra det möjligt för andra – särskilt kommissionen, byråns styrelse (nedan kallad *styrelsen*) och byråns verkställande direktör (nedan kallad *den verkställande direktören*) – att fatta välgrundade beslut och för att på ett effektivare sätt hantera arbetsprioriteringarna och resursfördelningen inom byrån, bör byrån vidareutveckla sin medverkan i konsekvensbedömningarna.
- (6) Byrån bör ge oberoende och objektivt tekniskt stöd, främst till kommissionen. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 (2) föreskriver utarbetande och översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 (3) föreskriver utarbetande och översyn av gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsindikatorer. Kontinuiteten i arbetet med och utvecklingen av TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsindikatorer kräver en permanent teknisk ram och ett specialiserat organ med särskild personal som besitter sakkunskap på hög nivå. I detta syfte bör byrån vara ansvarig för att ge kommissionen rekommendationer och yttranden om utarbetandet och revideringen av TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsindikatorer. Byrån bör också avge ett oberoende tekniskt yttrande på begäran av de nationella säkerhetsmyndigheterna och regleringsorganen.
- (7) För att göra utfärdandet av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag mer effektiva och opartiska är det nödvändigt att ge byrån en central roll. I de fall verksamhetsområdet är begränsat till en medlemsstat bör det berörda järnvägsföretaget ha möjlighet att välja mellan att lämna sin ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg till byrån eller till den nationella säkerhetsmyndigheten. Direktiv (EU) 2016/798 kommer att föreskriva detta.
- (8) När det gäller järnvägsfordon föreskriver direktiv 2008/57/EG för närvarande ett godkännande för att ta sådana fordon i bruk i varje medlemsstat, med undantag för vissa särskilda fall. Arbetsgruppen för fordonsgodkännande, som kommissionen inrättade 2011, diskuterade flera fall där tillverkare och järnvägsföretag har blivit lidande av att godkännandeförfarandet har tagit för lång tid och kostat för mycket och föreslog flera förbättringar. Eftersom vissa problem beror på att det nuvarande förfarandet för fordonsgodkännande är komplicerat bör det förenklas och där så är möjligt sammanställas till ett enda förfarande. Varje järnvägsfordon bör endast få ett godkännande. I de fall användningsområdet är begränsat till ett eller flera järnvägsnät i en enda medlemsstat bör den sökande ha möjlighet att välja mellan att lämna in sin ansökan om fordonsgodkännande, genom den one-stop-shop som avses i den här förordningen, till byrån eller till den nationella säkerhetsmyndigheten. Detta skulle ge påtagliga fördelar för sektorn, genom att det minskar förfarandets kostnader och längd, och skulle minska risken för möjlig diskriminering, särskilt av nya företag som vill etablera sig på en järnvägsmarknad. Direktiv (EU) 2016/797 kommer att föreskriva detta.

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 1).

(2) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet (se sidan 44 i detta nummer av EUT).

(3) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (se sidan 102 i detta nummer av EUT).

- (9) Det är viktigt att direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 inte leder till lägre säkerhet i unionens järnvägssystem. För detta ändamål bör byrån ta fullt ansvar för de fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar, vilket bland annat innebär att den påtar sig både avtalsrättslig och utombligtorisk ansvarsskyldighet i detta avseende.
- (10) Vad gäller byråns personals ansvarsskyldighet vid utförandet av de uppgifter som byrån har tilldelats bör protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier gälla. Tillämpningen av detta protokoll bör inte leda till otillbörliga dröjsmål eller införande av omotiverade begränsningar av nationella rättsliga förfaranden. Om byråns personal skulle bli inblandad i rättsliga förfaranden varvid en medlem av personalen uppmanas att inställa sig inför en nationell domstol bör styrelsen utan onödigt dröjsmål besluta att upphäva immuniteten för den medlemmen av personalen, förutsatt att ett sådant upphävande inte äventyrar unionens intressen. Ett sådant beslut bör vara vederbörligen motiverat och bör kunna bli föremål för domstolsprövning vid Europeiska unionens domstol.
- (11) Byrån bör samarbeta lojalt med de nationella rättsliga myndigheterna, särskilt i fall där byråns medverkan är nödvändig på grund av att byrån har utövat sina befogenheter i samband med fordonsgodkännanden, gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat och beslut om godkännande av projekt för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (*European Rail Traffic Management System*, ERTMS). Om byrån eller en medlem av personalen uppmanas att lämna information i samband med de ifrågakvarande nationella förfarandena, bör byrån se till att en sådan begäran om information eller, vid behov, deltagande i förhandlingar behandlas med vederbörlig omsorg och inom en rimlig tidsperiod. I detta syfte bör styrelsen anta lämpliga förfaranden som ska användas i sådana situationer.
- (12) För att ytterligare utveckla det gemensamma europeiska järnvägsområdet, särskilt när det gäller att ge godstransportkunder och resenärer lämplig information, och undvika en fragmentarisk utveckling av telematikapplikationer måste byrån ges en starkt roll på området för sådana applikationer. Byrån bör i egenskap av behörigt organ på unionsnivå ges en framträdande roll för att säkerställa en konsekvent utveckling och driftsättning av alla telematikapplikationer. Byrån bör för detta ändamål ges befogenhet att agera som systemmyndighet för telematikapplikationer och bör, i den egenskapen, upprätthålla, övervaka och förvalta alla motsvarande krav på delsystem på unionsnivå.
- (13) Med tanke på betydelsen av ERTMS för den friktionsfria utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och dess säkerhet, och för att undvika en fragmentarisk utveckling av ERTMS, är det nödvändigt att stärka den övergripande samordningen av ERTMS på unionsnivå. Därför bör byrån, i egenskap av det unionsorgan som har störst expertis på området, ges en mer framträdande roll på detta område för att säkerställa konsekvens i utvecklingen av ERTMS, för att bidra till att säkerställa att ERTMS-utrustningen överensstämmer med gällande specifikationer och för att säkerställa att ERTMS-relaterade europeiska forskningsprogram samordnas med utvecklingen av tekniska specifikationer för ERTMS. I synnerhet bör byrån förhindra att ytterligare nationella krav med avseende på ERTMS äventyrar dess driftskompatibilitet. Nationella krav som inte är förenliga bör dock endast tillämpas på frivillig grund eller upphävas.
- (14) För att effektivisera förfarandena för utfärdande av godkännanden för inbruktagande av delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering och för att harmonisera dessa förfaranden på unionsnivå är det av avgörande vikt att byrån, innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds, kontrollerar att de planerade tekniska lösningarna är fullständigt kompatibla med de relevanta TSD:erna och därmed fullständigt driftskompatibla. Direktiv (EU) 2016/797 kommer att föreskriva detta. Byrån bör inrätta en grupp bestående av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som är verksamma på ERTMS-området. Deltagande av sådana organ i gruppen bör uppmuntras i så hög grad som möjligt.
- (15) För att underlätta samarbetet och garantera en tydlig fördelning av uppgifter och ansvar mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör det utarbetas ett kommunikationsprotokoll mellan dem. Dessutom bör det utvecklas en gemensam informations- och kommunikationsplattform som ska fungera som en virtuell one-stop-shop, om så är lämpligt på grundval av befintliga program och register, genom att deras funktioner utvidgas i syfte att uppdatera byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna när det gäller alla ansökningar om godkännande och säkerhetsintyg och dessa förfarandens etapper och resultat. Ett viktigt mål för denna plattform är att i ett tidigt skede fastställa behovet av att samordna de beslut som ska fattas av nationella säkerhetsmyndigheter respektive av byrån i fråga om olika ansökningar om likartade godkännanden och säkerhetsintyg. Sådana fall bör identifieras på ett sammanfattande sätt genom automatiska meddelanden.

- (16) Behöriga nationella myndigheter har hittills tagit ut avgifter för att utfärda fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg. I och med att behörighet överförs till unionen bör byrån ha rätt att ta ut avgifter av de sökande för utfärdande av de intyg och godkännanden som nämns i de föregående skälen. Det är viktigt att fastställa vissa principer för de avgifter och taxor som ska betalas till byrån. Det bör göras en uppskattning av nivån för dessa avgifter och taxor på ett sådant sätt att hela kostnaden för den tillhandahållna tjänsten täcks, inklusive, när så är lämpligt, relevanta kostnader som härrör från de uppgifter som tilldelats de nationella säkerhetsmyndigheterna. Avgifterna och taxorna bör vara lika höga som eller lägre än det nuvarande genomsnittet för tjänsterna i fråga. Avgifterna och taxorna bör fastställas på ett öppet, rättvist och enhetligt sätt i samarbete med medlemsstaterna och bör inte äventyra den europeiska järnvägssektorns konkurrenskraft. De bör fastställas med vederbörlig hänsyn till företagets betalningsförmåga och bör inte leda till att företagen åläggs onödiga finansiella bördor. De bör när så är lämpligt beakta de särskilda behoven hos små och medelstora företag.
- (17) Ett allmänt mål är att den nya fördelningen av funktioner och uppgifter mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån ska ske på ett effektivt sätt, utan att den nuvarande höga säkerhetsnivån sänks. Därför bör samarbetsavtal, som inbegriper kostnadsaspekter, ingås mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna. Byrån bör ha tillräckliga resurser för att kunna utföra sina nya uppgifter, och den bör tilldelas dessa resurser när ett klart definierat behov uppstår.
- (18) Vid utarbetandet av rekommendationer bör byrån beakta fallen med järnvägsnät som är isolerade från resten av unionens järnvägssystem och som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap. I de fall då verksamheten är begränsad till sådana järnvägsnät bör det dessutom i fråga om gemensamma säkerhetsintyg och fordonsgodkännanden vara möjligt för de sökande att fullgöra de nödvändiga formaliteterna lokalt genom de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna. I detta syfte och för att minska den administrativa bördan och de administrativa kostnaderna bör det kunna föreskrivas en lämplig arbetsfördelning i de samarbetsavtal som ingås mellan byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, utan att det påverkar byråns slutgiltiga ansvar för utfärdandet av godkännandet eller det gemensamma säkerhetsintyget.
- (19) Med hänsyn till sakkunskapen hos de nationella myndigheterna, särskilt de nationella säkerhetsmyndigheterna, bör byrån ha möjlighet att utnyttja denna sakkunskap på lämpligt sätt när den beviljar relevanta godkännanden och gemensamma säkerhetsintyg. Utstationering av nationella experter till byrån bör uppmuntras i detta syfte.
- (20) Enligt direktiven (EU) 2016/798 och (EU) 2016/797 ska nationella åtgärder genomgå en granskning med avseende på säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet samt förenligheten med konkurrensreglerna. Genom direktiven kommer även medlemsstaternas möjligheter att anta nya nationella regler att begränsas. Det nuvarande systemet, som fortfarande omfattar ett flertal nationella regler, kan leda till konflikter med unionens regler och till otillräcklig insyn och tänkbar diskriminering av aktörer, däribland små och nya aktörer. För att man ska kunna gå över till ett system med verkligt öppna och opartiska järnvägsregler på unionsnivå måste den gradvisa minskningen av nationella regler, däribland regler för drift, förstärkas. Ett yttrande grundat på oberoende och opartisk sakkunskap är nödvändigt på unionsnivå. I detta syfte måste byråns roll stärkas.
- (21) Resultaten, organisationen och beslutsförfarandena på området för säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet varierar i hög grad mellan olika nationella säkerhetsmyndigheter och anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, vilket har en skadlig inverkan på det gemensamma europeiska järnvägsområdets friktionsfria funktion. Särskilt små och medelstora företag som vill etablera sig på järnvägsmarknaden i en annan medlemsstat kan påverkas negativt. Därför är det väsentligt med starkt samordning för att uppnå större harmonisering på unionsnivå. I detta syfte bör byrån övervaka arbetet och beslutsprocesserna vid de nationella säkerhetsmyndigheterna och de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse genom granskningar och inspektioner, när så är lämpligt i samarbete med nationella ackrediteringsorgan.
- (22) På säkerhetsområdet är det viktigt att söra för största möjliga öppenhet och välfungerande informationspridning. En resultatanalys som grundas på gemensamma säkerhetsindikatorer och kopplar ihop samtliga parter inom sektorn är viktig och bör därför utföras. Beträffande statistik är det nödvändigt att bedriva ett nära samarbete med Eurostat.

- (23) Byrån bör ansvara för att offentliggöra en rapport vartannat år för att övervaka framstegen med att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet. Med tanke på byråns tekniska sakkunskap och opartiskhet bör den även stödja kommissionen i dess övervakning av genomförandet av unionens lagstiftning om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.
- (24) Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska transportnätet bör öka, och de nya investeringsprojekt som tilldelas unionsbidrag bör uppfylla målet för driftskompatibilitet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013⁽¹⁾. Byrån är det organ som är lämpligast för att bidra till att dessa mål uppfylls och den bör nära samarbeta med behöriga unionsorgan när det gäller projekt som berör det transeuropeiska transportnätet. Med avseende på införandet av ERTMS och genomförandet av ERTMS-projekt bör byrån bland annat ha i uppgift att bistå de sökande med att genomföra projekt som uppfyller TSD:erna för trafikstyrning och signalering.
- (25) Underhåll av rullande materiel är en viktig del i säkerhetssystemet. Någon i verklig mening europeisk marknad för underhåll av järnvägsutrustning finns inte, vilket beror på att det saknas ett system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll. Detta har lett till ökade kostnader och tomtransporter för sektorn. Gemensamma villkor för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll och av enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar bör därför successivt utformas och uppdateras och byrån är det organ som är bäst skickat att föreslå kommissionen lämpliga lösningar.
- (26) Yrkeskraven för lokförare är av stor betydelse för både säkerheten och driftskompatibiliteten på järnvägsområdet inom unionen. Yrkeskraven är också en förutsättning för den fria rörligheten för arbetstagarna inom järnvägssektorn. Denna fråga bör behandlas inom den befintliga ramen för dialogen mellan arbetsmarknadens parter. Byrån bör bistå med det tekniska stöd som behövs för att ta hänsyn till denna aspekt på unionsnivå.
- (27) Byrån bör underlätta samarbetet mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna, de nationella utredningsorganen och de representativa organen i järnvägssektorn som agerar på unionsnivå, för att främja god praxis, utbyte av relevant information och insamling av järnvägsrelaterade data samt för att övervaka den allmänna säkerheten inom unionens järnvägssystem.
- (28) För att sörja för högsta möjliga nivå av öppenhet och insyn och se till att alla parter får lika tillgång till relevant information bör registren, om så är lämpligt, och de dokument som är avsedda för arbetet med säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet vara offentliga. Samma sak gäller för trafiktilstånd, gemensamma säkerhetsintyg och andra relevanta järnvägsdokument. Byrån bör tillhandahålla välfungerande, användarvänliga och lättillgängliga hjälpmedel för utbyte och offentliggörande av denna information, särskilt genom lämpliga IT-lösningar, för att förbättra järnvägssystemets kostnadseffektivitet och stödja sektorns operativa behov.
- (29) Främjande av innovations- och forskningsverksamhet inom järnvägsområdet är viktigt och bör uppmuntras av byrån. Finansiellt stöd som ges inom ramen för byråns verksamhet i detta avseende bör dock inte leda till en snedvridning på den berörda marknaden.
- (30) För att öka verkan av unionens finansiella stöd samt dess kvalitet och förenlighet med relevanta tekniska bestämmelser bör byrån spela en aktiv roll vid bedömningen av järnvägsprojekt.
- (31) En korrekt och enhetlig förståelse av lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet samt av genomförandehandledningarna och rekommendationerna från byrån är förutsättningar för ett effektivt genomförande av järnvägsregelverket och en välfungerande järnvägsmarknad. Därför bör byrån aktivt ägna sig åt utbildning och förklarande verksamhet i detta avseende.
- (32) Med tanke på byråns nya funktioner i fråga om utfärdande av fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg kommer det att finnas ett stort behov av utbildnings- och publikationsverksamhet på dessa områden. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör uppmanas att kostnadsfritt delta i utbildningsverksamhet när så är möjligt, särskilt om de har deltagit i förberedelserna av utbildningen.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (33) För att kunna fullgöra sina uppgifter ordentligt bör byrån ha ställning som juridisk person och ha en egen budget, som till största delen finansieras genom ett bidrag från unionen och avgifter och taxor som betalas av sökande. Byråns oberoende och opartiskhet bör inte äventyras genom ekonomiska bidrag som den får av medlemsstater, tredjeländer eller andra enheter. För att säkerställa att byrån agerar självständigt i sin dagliga verksamhet och i de yttranden, rekommendationer och beslut som den utfärdar bör det råda insyn i byråns verksamhet och byråns verkställande direktör bör bära det fulla ansvaret. Byråns personal bör vara oberoende och ha såväl kortvariga som långvariga anställningsavtal, för att bevara kunskapen i organisationen och företagskontinuiteten, samtidigt som ett nödvändigt och pågående utbyte av sakkunskap med järnvägssektorn bibehålls. Byråns utgifter bör omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift, och bland annat de belopp som utbetalas till de nationella säkerhetsmyndigheterna för deras arbete med förfarandet för fordonsgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg, i enlighet med relevanta samarbetsavtal och med bestämmelserna i den genomförandeakt som fastställer avgifter och taxor.
- (34) När det gäller förebyggande och hantering av intressekonflikter, är det mycket viktigt att byrån uppvisar opartiskhet, integritet och höga yrkesmässiga standarder. Det bör aldrig föreligga skälig grund att misstänka att beslut kan påverkas av intressen som står i konflikt med byråns roll som ett organ som tjänar hela unionen eller av privata intressen på grund av anknytningar hos byråns personal, utstationerade nationella experter eller ledamöter i styrelsen eller överklagandenämnderna, som skulle leda till, eller skulle kunna leda till, en konflikt med den berörda personens offentliga tjänsteutövning. Styrelsen bör därför anta omfattande regler om intressekonflikter som gäller hela byrån. Dessa regler bör beakta revisionsrättens rekommendationer i särskild rapport nr 15 från 2012.
- (35) För att effektivisera beslutsprocessen inom byrån och bidra till att öka ändamålsenligheten och effektiviteten bör det inrättas en styrelsestruktur med två nivåer. För detta ändamål bör medlemsstaterna och kommissionen vara företrädare i en styrelse med nödvändiga befogenheter, bland annat att fastställa budgeten och godkänna programdokumentet. Styrelsen bör ge allmänna riktlinjer för byråns verksamhet och närmare delta i övervakningen av byråns verksamhet, för att förbättra tillsynen av administrativa och budgetmässiga frågor. Det bör inrättas en mindre direktionsenhet med uppgift att på lämpligt sätt förbereda styrelsens möten och stödja dess beslutsprocess. Direktionsenhetens befogenheter bör fastställas i ett mandat som ska antas av styrelsen och bör när så är lämpligt innefatta yttranden och preliminära beslut med förbehåll för deras slutliga godkännande av styrelsen.
- (36) För att säkerställa insyn i styrelsens beslut bör företrädare för berörda sektorer närvara vid dess sammanträden, dock utan rösträtt. De olika aktörernas företrädare bör utses av kommissionen på grundval av deras representativitet på unionsnivå för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, järnvägsindustrin, fackföreningar, resenärer och godstransportkunder.
- (37) Det är nödvändigt att se till att de parter som påverkas av byråns beslut har rätt att söka nödvändiga rättsmedel som bör beviljas på ett oberoende och opartiskt sätt. En lämplig överklagademekanisk bör inrättas så att den verkställande direktörens beslut kan överklagas till en särskild överklagandenämnd.
- (38) För fall där det råder meningsskiljaktigheter mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna om utfärdandet av gemensamma säkerhetsintyg eller fordonsgodkännanden bör ett skiljeförfarande inrättas så att beslut fattas på ett samordnat sätt och i samarbete.
- (39) Ett vidare strategiskt perspektiv på byråns verksamhet skulle göra det lättare att planera och förvalta dess resurser på ett effektivare sätt och skulle bidra till resultat av högre kvalitet. Detta fick stöd och underbyggdes av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013⁽¹⁾. Därför bör styrelsen anta och regelbundet uppdatera ett samlat programdokument som innehåller de årliga och fleråriga arbetsprogrammen, efter lämpligt samråd med berörda intressenter.

(¹) Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013 av den 30 september 2013 med rambudgetförordning för de organ som avses i artikel 208 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 328, 7.12.2013, s. 42).

- (40) När en ny uppgift avseende säkerheten och driftskompatibiliteten i unionens järnvägssystem tilldelas byrån efter antagandet av programdokumentet, bör styrelsen om så är nödvändigt ändra programdokumentet så att denna nya uppgift läggs till efter en analys av konsekvenserna med avseende på personalresurser och budgetresurser.
- (41) Det bör finnas insyn i byråns verksamhet. Europaparlamentet bör tillförsäkras en fungerande tillsyns rätt och bör för detta ändamål höras om utkastet till den fleråriga delen av byråns programdokument och ha möjlighet att höra byråns verkställande direktör och erhålla årsrapporten om byråns verksamhet. Byrån bör också tillämpa unionens relevanta lagstiftning om allmänhetens tillgång till handlingar.
- (42) I takt med att allt fler decentraliserade organ har inrättats på senare år har insynen i och kontrollen av förvaltningen av unionsanslagen till organen förbättrats, särskilt när det gäller budgetering av avgifter, finansiell kontroll, befogenheter att bevilja ansvarsfrihet, avsättning till pensionssystemet samt det interna budgetförarbetet (uppförandekod). Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 ⁽¹⁾ bör även tillämpas fullt ut på byrån, som också bör ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska gemenskapernas kommission om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ⁽²⁾.
- (43) Byrån bör aktivt främja unionens strategi för järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet i sina förbindelser med internationella organisationer och tredjeländer. Detta bör även inbegripa att, inom gränserna för byråns behörighet, underlätta ömsesidigt tillträde för unionens järnvägsföretag till järnvägsmarknaderna i tredjeländer och tillträde för unionens rullande materiel till näten i tredjeländer.
- (44) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning när det gäller granskning av utkast till nationella regler och befintliga nationella regler, tillsyn av nationella säkerhetsmyndigheter och anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, fastställande av arbetsordningen för överklagandenämnderna samt fastställande av de avgifter och taxor som byrån har rätt att ta ut, bör genomförandebefogenheter tilldelas kommissionen. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽³⁾.
- (45) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att inrätta ett specialiserat organ med uppgift att utarbeta gemensamma lösningar för säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av att det arbete som ska göras är av gemensam art, kan uppnås bättre 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 denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (46) För att byrån ska fungera väl är det nödvändigt att tillämpa vissa principer avseende byråns styrning för att följa det gemensamma uttalandet och den gemensamma ansatsen om decentraliserade organ, som den interinstitutionella arbetsgruppen enades om i juli 2012 och som har till syfte att harmonisera byråernas verksamhet och förbättra deras resultat.
- (47) Denna förordning är förenlig med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

⁽³⁾ 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 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

PRINCIPER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Genom denna förordning inrättas Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*).
2. Denna förordning innehåller bestämmelser om följande:
 - a) Byråns inrättande och uppgifter.
 - b) Medlemsstaternas uppgifter inom ramen för denna förordning.
3. Denna förordning stöder inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, i synnerhet målen avseende
 - a) driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem såsom föreskrivs i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) säkerheten hos unionens järnvägssystem såsom föreskrivs i direktiv (EU) 2016/798,
 - c) behörighetsprövning av lokförare såsom föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG ⁽¹⁾.

Artikel 2

Byråns mål

Byråns mål ska vara att bidra till vidareutvecklingen av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan gränser och till att detta fungerar effektivt genom att garantera en hög nivå i fråga om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet och samtidigt förbättra järnvägssektornas konkurrenskraft. Byrån ska särskilt bidra till genomförandet av unionslagstiftningen i tekniska frågor genom att utveckla ett gemensamt synsätt på säkerhet inom unionens järnvägssystem och genom att öka driftskompatibiliteten mellan olika järnvägssystem i unionen.

Byråns mål ska även vara att följa utvecklingen av nationella regler på järnvägsområdet för att stödja arbetet vid de nationella myndigheter som är verksamma på områdena säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägen och främja att förfarandena optimeras.

Där så föreskrivs i direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798, ska byrån fullgöra rollen som unionsmyndighet med ansvar för utfärdande av godkännanden för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och fordonstyper och för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

Under arbetet med att uppnå dessa mål ska byrån till fullo ta hänsyn till utvidgningen av unionen och till de särskilda restriktioner som har samband med järnvägsförbindelserna med tredjeländer.

Artikel 3

Rättslig ställning

1. Byrån ska vara ett unionsorgan med ställning som juridisk person.
2. Byrån ska i var och en av medlemsstaterna ha den mest vittgående rättskapacitet som tillerkänns juridiska personer enligt nationell rätt. Den får särskilt förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.
3. Byrån ska företrädas av den verkställande direktören.
4. Byrån ska ensam ha ansvar i fråga om de uppgifter och befogenheter som den tilldelats.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

Artikel 4

Byråns olika akter

Byrån får

- a) ge rekommendationer till kommissionen om tillämpningen av artiklarna 13, 15, 17, 19, 35, 36 och 37,
- b) ge rekommendationer till medlemsstaterna om tillämpningen av artikel 34,
- c) avge yttranden till kommissionen i enlighet med artiklarna 10.2 och 42 och till berörda myndigheter i medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 10, 25 och 26,
- d) ge rekommendationer till nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 33.4,
- e) utfärda beslut i enlighet med artiklarna 14, 20, 21 och 22,
- f) avge yttranden som utgör godtagbara sätt att uppfylla kraven i enlighet med artikel 19,
- g) utfärda tekniska dokument i enlighet med artikel 19,
- h) utfärda granskningsrapporter i enlighet med artiklarna 33 och 34,
- i) utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument som underlättar tillämpningen av lagstiftningen om järnvägs-säkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet i enlighet med artiklarna 13, 19, 28, 32, 33 och 37.

KAPITEL 2

ARBETSMETODER

Artikel 5

Arbetsgruppers och grupper inrättande och sammansättning

1. Byrån ska inrätta ett begränsat antal arbetsgrupper för utarbetande av rekommendationer, och i förekommande fall riktlinjer, särskilt om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er), gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och om användning av gemensamma säkerhetsindikatorer.

Byrån får inrätta arbetsgrupper i andra vederbörligen berättigade fall på begäran av kommissionen eller den kommitté som avses i artikel 81 (nedan kallad *kommittén*) eller på eget initiativ, efter samråd med kommissionen.

Arbetsgrupperna ska ha en företrädare för byrån som ordförande.

2. Arbetsgrupperna ska bestå av

- företrädare som nomineras av de behöriga nationella myndigheterna att delta i arbetsgrupperna,
- fackmän från järnvägssektorn som byrån valt ut från den förteckning som avses i punkt 3. Byrån ska se till att de branschsektorer och de användare som kan påverkas av åtgärder som föreslås av kommissionen på grundval av rekommendationer från byrån är adekvat representerade. Byrån ska när så är möjligt eftersträva en balanserad geografisk representation.

Byrån får vid behov till arbetsgrupperna utse oberoende experter och företrädare för internationella organisationer med erkänd kompetens inom det berörda området. Personal vid byrån får inte utses till arbetsgrupperna, med undantag av arbetsgruppernas ordförande, som ska utgöras av en företrädare för byrån.

3. Varje representativt organ som avses i artikel 38.4 ska till byrån översända en förteckning över de bäst kvalificerade experter som har fått i uppdrag att företräda dem i varje arbetsgrupp samt vid förändringar uppdatera denna förteckning.

4. När det arbete som utförs av arbetsgrupperna direkt påverkar arbetsförhållanden, hälsa och säkerhet för dem som arbetar inom näringen, ska företrädare som utses av fackföreningar på europeisk nivå delta i de berörda arbetsgrupperna som fullvärdiga medlemmar.
5. Kostnader för resor och uppehålle för arbetsgruppens medlemmar ska ersättas av byrån i enlighet med de regler och tariffer som styrelsen fastställt.
6. Byrån ska ta vederbörlig hänsyn till resultatet av det arbete som gjorts av arbetsgrupperna vid utarbetandet av de rekommendationer och riktlinjer som avses i punkt 1.
7. Byrån ska inrätta andra grupper med avseende på tillämpningen av artiklarna 24, 29 och 38.1.
8. Byrån får inrätta grupper i enlighet med artikel 38.4 och i vederbörligen berättigade fall på begäran av kommissionen eller kommittén eller på eget initiativ.
9. Arbetsgruppernas och de andra gruppernas arbete ska präglas av öppenhet och insyn. Styrelsen ska anta arbetsordningar för arbetsgrupperna och de andra grupperna, med bland annat regler om öppenhet och insyn.

Artikel 6

Samråd med arbetsmarknadens parter

När de arbetsuppgifter som föreskrivs i artiklarna 13, 15, 19 och 36 direkt påverkar den sociala miljön eller arbetsförhållandena för dem som arbetar inom näringen ska byrån samråda med arbetsmarknadens parter i den branschvisa dialogkommitté som inrättats enligt kommissionens beslut 98/500/EG⁽¹⁾. I sådana fall får arbetsmarknadens parter reagera på dessa samråd, förutsatt att de gör det inom tre månader.

Dessa samråd ska hållas innan byrån överlämnar sina rekommendationer till kommissionen. Byrån ska vederbörligen beakta dessa samråd och ska alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende sina rekommendationer. Byrån ska överlämna yttrandena från den branschvisa dialogkommittén och byråns rekommendation till kommissionen, varefter kommissionen ska överlämna dem till kommittén.

Artikel 7

Samråd med godstransportkunder och resenärer

När de uppgifter som avses i artiklarna 13 och 19 direkt påverkar godstransportkunder och resenärer, ska byrån samråda med de organisationer som företräder dem, inbegripet företrädare för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. I sådana fall ska dessa organisationer reagera på dessa samråd, förutsatt att de gör det inom tre månader.

Förteckningen över de organisationer med vilka samråd ska hållas ska upprättas av kommissionen med bistånd av kommittén.

Dessa samråd ska hållas innan byrån överlämnar sina rekommendationer till kommissionen. Byrån ska vederbörligen beakta dessa samråd och ska alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende sina rekommendationer. Byrån ska överlämna yttrandena från de berörda organisationerna och byråns rekommendation till kommissionen, varefter kommissionen ska överlämna dem till kommittén.

Artikel 8

Konsekvensbedömning

1. Byrån ska genomföra en konsekvensbedömning av sina rekommendationer och yttranden. Styrelsen ska anta en konsekvensbedömningsmetod som bygger på kommissionens metod. Byrån ska upprätthålla kontakt med kommissionen för att se till att relevant arbete vid kommissionen beaktas på vederbörligt sätt. Byrån ska klart ange de antaganden som används som utgångspunkt för konsekvensbedömningen och de uppgiftskällor som använts i den rapport som åtföljer varje rekommendation.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

2. Innan byrån lägger till en verksamhet i det programdokument som styrelsen har antagit i enlighet med artikel 51.1 ska den göra en tidig konsekvensbedömning av denna verksamhet för att fastställa

- a) vilket problem som ska lösas och möjliga lösningar,
- b) i vilken utsträckning en bestämd åtgärd, t.ex. en rekommendation eller ett yttrande från byrån, kommer att krävas,
- c) byråns förväntade bidrag till lösningen av problemet.

Innan verksamhet och projekt läggs till i programdokumentet ska de genomgå en effektivitetsanalys, individuellt och i kombination med varandra, för att byråns budget och resurser ska kunna utnyttjas på bästa sätt.

3. Byrån får genomföra en efterhandsutvärdering av den lagstiftning som bygger på dess rekommendationer.

4. Medlemsstaterna ska förse byrån med de uppgifter som krävs för konsekvensbedömningarna, om sådana uppgifter finns tillgängliga.

På begäran av byrån ska de representativa organen ge byrån sådana icke-konfidentiella uppgifter som krävs för konsekvensbedömningen.

Artikel 9

Studier

Byrån ska, när så krävs för att den ska kunna utföra sina uppgifter, låta göra studier som vid behov inbegriper de arbetsgrupper och andra grupper som avses i artikel 5 och ska finansiera dessa studier inom ramen för sin budget.

Artikel 10

Yttranden

1. Byrån ska avge yttranden på begäran av ett eller flera av de nationella regleringsorgan som avses i artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU⁽¹⁾, i synnerhet om säkerhets- och driftskompatibilitetsaspekter i ärenden som de uppmärksammas på.

2. Byrån ska på kommissionens begäran avge yttranden om ändringar av akter som antas på grundval av direktiven (EU) 2016/797 eller (EU) 2016/798, särskilt om påstådda brister påpekas.

3. Alla byråns yttranden, i synnerhet de som avses i punkt 2, ska lämnas av byrån snarast möjligt, dock senast inom två månader från det att begäran om yttrandet mottogs, såvida inte annat överenskommit med de begärande parterna. Byrån ska offentliggöra sina yttranden inom en månad efter det att de har avgetts, i en version där allt material som rör affärshemligheter har rensats bort.

Artikel 11

Besök i medlemsstaterna

1. För att kunna utföra de uppgifter som den anförtrotts, särskilt de som avses i artiklarna 14, 20, 21, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 35 och 42, och för att bistå kommissionen i fullgörandet av dess skyldigheter enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), i synnerhet arbetet med att utvärdera genomförandet av relevant unionslagstiftning, får byrån genomföra besök i medlemsstaterna i enlighet med de riktlinjer, arbetsmetoder och förfaranden som antagits av styrelsen.

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

2. Efter samråd med den berörda medlemsstaten ska byrån i god tid underrätta denna om det planerade besöket, namnen på de tjänstemän vid byrån som har bemyndigats att utföra besöket, det datum när besöket ska inledas och hur länge det förväntas pågå. De bemyndigade tjänstemännen ska genomföra besöket efter uppvisande av ett skriftligt beslut från den verkställande direktören, där syftet och målet med besöket anges.

3. De berörda medlemsstaternas nationella myndigheter ska underlätta arbetet för byråns personal.
4. Efter varje besök enligt punkt 1 ska byrån upprätta en rapport och skicka den till kommissionen och den berörda medlemsstaten.
5. Denna artikel påverkar inte de inspektioner som avses i artiklarna 33.7 och 34.6.
6. Byrån ska stå för kostnader för resor, logi och uppehälle och andra kostnader som uppstått för byråns personal.

Artikel 12

One-stop-shop

1. Byrån ska upprätta och underhålla ett informations- och kommunikationssystem med åtminstone följande funktioner som one-stop-shop:

- a) En enda kontaktpunkt genom vilken en sökande ska lämna in ansökningar om typgodkännande, godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och gemensamma säkerhetsintyg. Om användningsområdet eller driften är begränsad till ett eller flera nätverk inom en och samma medlemsstat ska den enda kontaktpunkten utvecklas så att det säkerställs att den sökande väljer den myndighet som den sökande vill ska behandla ansökan om utfärdande av godkännande och gemensamt säkerhetsintyg under hela förfarandet.
- b) En gemensam plattform för informationsutbyte som ger byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna information om alla ansökningar om godkännande och gemensamt säkerhetsintyg, de olika etapperna i och resultaten av dessa förfaranden och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden.
- c) En gemensam plattform för informationsutbyte som ger byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna information om ansökningar om godkännanden från byrån i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797 och ansökningar om godkännanden av delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering som inbegriper European Train Control System (ETCS) och/eller utrustning för ett globalt system för mobiltelefoni – järnväg (GSM-R), de olika etapperna i och resultaten av dessa förfaranden och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden.
- d) Ett "förvarningssystem" som i ett tidigt skede fastställer behovet av samordning mellan de beslut som ska fattas av nationella säkerhetsmyndigheter respektive av byrån i fråga om olika ansökningar som kräver likartade godkännanden och/eller gemensamma säkerhetsintyg.

2. De tekniska och funktionsmässiga specifikationerna för den one-stop-shop som avses i punkt 1 ska utvecklas i samarbete med det nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter som avses i artikel 38 på grundval av ett utkast som utarbetats av byrån med beaktande av resultatet av en kostnads-nyttoanalys. På grundval av detta ska byråns styrelse anta de tekniska och funktionsmässiga specifikationerna och en plan för inrättandet av en one-stop-shop. Denna one-stop-shop ska utvecklas utan att det påverkar immateriella rättigheter och den krävda sekretessnivån och, i förekommande fall, med beaktande av de it-applikationer och register som byrån redan har inrättat, bl.a. de som avses i artikel 37.

3. Denna one-stop-shop ska vara operationell senast den 16 juni 2019.

4. Byrån ska övervaka de ansökningar som lämnats in genom denna one-stop-shop, särskilt genom att använda det "förvarningssystem" som avses i punkt 1 d. Om olika ansökningar om likartade godkännanden eller gemensamma säkerhetsintyg upptäcks, ska byrån säkerställa lämplig uppföljning, t.ex. genom att
- informera den eller de sökande om att det finns en annan eller likartad ansökan om godkännande eller intyg,
 - samordna med den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten för att säkerställa konsekvens mellan de beslut som ska fattas av nationella säkerhetsmyndigheter respektive av byrån. Om en ömsesidigt godtagbar lösning inte går att finna inom en månad efter att samordningsförfarandet inletts ska ärendet hänskjutas till överklagandenämnden för ett skiljeförfarande enligt artiklarna 55, 61 och 62.

KAPITEL 3

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE JÄRNVÄGSSÄKERHET

Artikel 13

Tekniskt stöd – rekommendationer om järnvägssäkerhet

- Byrån ska lämna rekommendationer till kommissionen om de gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål som föreskrivs i artiklarna 5, 6 och 7 i direktiv (EU) 2016/798. Byrån ska också lämna rekommendationer om den regelbundna översynen av de gemensamma säkerhetsindikatorerna, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen till kommissionen.
- Byrån ska på begäran av kommissionen eller på eget initiativ lämna rekommendationer till kommissionen om andra åtgärder på säkerhetsområdet, med beaktande av tidigare erfarenheter.
- Byrån ska ge riktlinjer för att bistå de nationella säkerhetsmyndigheterna vad gäller tillsyn av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer i enlighet med artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798.
- Byrån får i enlighet med artikel 9.7 i direktiv (EU) 2016/798 lämna rekommendationer till kommissionen om de gemensamma säkerhetsmetoder som omfattar de aspekter av säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå.
- Byrån får utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument för att underlätta genomförandet av lagstiftning om järnvägssäkerhet, vilket inbegriper att hjälpa medlemsstaterna att identifiera nationella regler som kan upphävas med anledning av antagandet och/eller översynen av de gemensamma säkerhetsmetoderna och riktlinjer för antagande av nya eller ändring av befintliga nationella regler. Byrån får även utfärda riktlinjer för järnvägssäkerhet och säkerhetsintyg, inbegripet förteckningar över exempel på god praxis, särskilt för gränsöverskridande transport och infrastruktur.

Artikel 14

Gemensamma säkerhetsintyg

Byrån ska utfärda, förnya, dra in och ändra gemensamma säkerhetsintyg och i detta avseende samarbeta med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artiklarna 10, 11 och 18 i direktiv (EU) 2016/798.

Byrån ska begränsa eller återkalla gemensamma säkerhetsintyg och i detta avseende samarbeta med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 15

Underhåll av fordon

- Byrån ska bistå kommissionen med avseende på systemet för certifiering av enheter som är ansvariga för underhåll i enlighet med artikel 14.7 i direktiv (EU) 2016/798.

2. Byrån ska lämna rekommendationer till kommissionen vid tillämpning av artikel 14.8 i direktiv (EU) 2016/798.
3. Byrån ska analysera de alternativa åtgärder om vilka beslut fattas enligt artikel 15 i direktiv (EU) 2016/798 och ta med resultaten av denna analys i den rapport som avses i artikel 35.4 i denna förordning.
4. Byrån ska stödja och, på begäran, samordna de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn över de enheter som ansvarar för underhåll enligt artikel 17.1 c i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 16

Samarbete med nationella utredningsorgan

Byrån ska samarbeta med nationella utredningsorgan i enlighet med artiklarna 20.3, 22.1, 22.2, 22.5, 22.7 och 26 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 17

Transport av farligt gods på järnväg

Byrån ska följa utvecklingen av lagstiftningen om transport av farligt gods på järnväg i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG⁽¹⁾ och ska, tillsammans med kommissionen, säkerställa att denna utveckling är förenlig med lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet, särskilt de väsentliga kraven. I detta syfte ska byrån bistå kommissionen och får avge yttranden på begäran av kommissionen eller på eget initiativ.

Artikel 18

Utbyte av information om säkerhetsrelaterade olyckor

Byrån ska uppmantra till informationsutbyte om säkerhetsrelaterade olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor, med beaktande av erfarenheterna från de järnvägsaktörer som avses i artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798. Informationsutbytet ska leda till att god praxis utvecklas på medlemsstatsnivå.

KAPITEL 4

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE DRIFTSKOMPATIBILITET

Artikel 19

Tekniskt stöd på området för driftskompatibilitet på järnvägsområdet

1. Byrån ska
 - a) lämna rekommendationer till kommissionen om TSD:er och översyner av dessa i enlighet med artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) lämna rekommendationer till kommissionen om mallarna för EG-kontrollförklaringen och för handlingar i det tekniska underlag som måste åtfölja den, vid tillämpning av artikel 15.9 i direktiv (EU) 2016/797,
 - c) lämna rekommendationer till kommissionen om specifikationer för register och översyner av dessa vid tillämpning av artiklarna 47, 48 och 49 i direktiv (EU) 2016/797,
 - d) avge yttranden som utgör godtagbara sätt att uppfylla kraven för brister hos TSD:er i enlighet med artikel 6.4 i direktiv (EU) 2016/797 och överlämna dessa yttranden till kommissionen,

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

- e) på kommissionens begäran avge yttranden till kommissionen om begäranden från medlemsstaterna om att få frångå tillämpningen av TSD:er i enlighet med artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797,
 - f) utfärda tekniska dokument i enlighet med artikel 4.8 i direktiv (EU) 2016/797,
 - g) utfärda ett beslut om godkännande innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds för att säkerställa ett harmoniserat genomförande av ERTMS i unionen i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797,
 - h) lämna rekommendationer till kommissionen angående utbildning och certifiering av personal ombord med säkerhetskritiska uppgifter,
 - i) ge ingående vägledning om standarder för de berörda europeiska standardiseringsorganen för att komplettera det mandat de fått av kommissionen,
 - j) lämna rekommendationer till kommissionen avseende arbetsvillkoren för all personal som utför säkerhetskritiska uppgifter,
 - k) lämna rekommendationer till kommissionen avseende harmoniserade standarder som ska utarbetas av europeiska standardiseringsorgan och standarder avseende utbytbara reservdelar som kan höja säkerhetsnivån och driftskompatibilitetsnivån hos unionens järnvägssystem,
 - l) när så är lämpligt, lämna kommissionen rekommendationer när det gäller säkerhetskritiska komponenter.
2. Vid utarbetandet av de rekommendationer som avses i punkt 1 a, b, c, h, k och l ska byrån
- a) se till att TSD:er och specifikationer för register anpassas till den tekniska utvecklingen, marknadstendenserna och de sociala behoven,
 - b) sörja för samordningen av dels utvecklings- och uppdateringsarbetet i fråga om TSD:er, dels arbetet med att ta fram europeiska standarder som visar sig vara nödvändiga för driftskompatibiliteten; byrån ska vidare upprätthålla kontakter med de europeiska standardiseringsorganen i relevanta frågor,
 - c) när så är lämpligt delta som observatör i relevanta arbetsgrupper som inrättats av erkända standardiseringsorgan.
3. Byrån får utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument för att underlätta genomförandet av lagstiftning om driftskompatibilitet på järnvägsområdet, vilket innefattar att hjälpa medlemsstaterna att kartlägga nationella regler som kan upphävas med anledning av antagande eller översyn av TSD:er.
4. Om driftskompatibilitetskomponenterna inte överensstämmer med de väsentliga kraven ska byrån bistå kommissionen i enlighet med artikel 11 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 20

Godkännande för utsläppande på marknaden av fordon

Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och ska ges befogenhet att förnya, ändra, dra in och återkalla de godkännanden som den har utfärdat. För detta ändamål ska byrån samarbeta med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 21

Godkännande för utsläppande på marknaden av fordonstyper

Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av fordonstyper och ska ges befogenhet att förnya, ändra, dra in och återkalla godkännanden som den har utfärdat, i enlighet med artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 22

Ibruktagande av delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering

Byrån ska, innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds, kontrollera att de tekniska lösningarna står i fullständig överensstämmelse med de relevanta TSD:erna och således är fullständigt driftskompatibla och fatta ett beslut om godkännande i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 23

Telematikapplikationer

1. Byrån ska fungera som systemansvarig myndighet för att säkerställa en samordnad utveckling av telematikapplikationer i unionen, i enlighet med relevanta TSD:er. För detta ändamål ska byrån upprätthålla, övervaka och förvalta kraven för motsvarande delsystem.
2. Byrån ska fastställa, offentliggöra och tillämpa förfarandet för behandling av ansökningar om ändringar av specifikationer för telematikapplikationer. För detta ändamål ska byrån inrätta, underhålla och uppdatera ett register över ansökningar om ändring av sådana specifikationer och deras status, tillsammans med relevanta motiveringar.
3. Byrån ska utveckla och underhålla det tekniska verktyget för förvaltning av de olika versionerna av specifikationerna för telematikapplikationer och sträva efter att säkerställa kompatibilitet bakåt i tiden.
4. Byrån ska bistå kommissionen vid övervakningen av driftsättningen av specifikationerna för telematikapplikationer i enlighet med relevanta TSD:er.

Artikel 24

Stöd till anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Byrån ska stödja verksamheten vid de anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som avses i artikel 30 i direktiv (EU) 2016/797. Stödet ska särskilt inbegripa utarbetande av riktlinjer för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt artikel 9 i direktiv (EU) 2016/797 samt riktlinjer för förfarandena för EG-kontroll i enlighet med artiklarna 10 och 15 i direktiv (EU) 2016/797.
2. Byrån får underlätta samarbetet mellan anmälda organ för bedömning av överensstämmelse i enlighet med artikel 44 i direktiv (EU) 2016/797 och får särskilt fungera som tekniskt sekretariat för deras samordningsgrupp.

KAPITEL 5

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE NATIONELLA REGLER

Artikel 25

Kontroll av utkast till nationella regler

1. Byrån ska inom två månader från mottagandet kontrollera utkast till nationella regler, som lämnas in till den i enlighet med artikel 8.4 i direktiv (EU) 2016/798 och artikel 14.5 i direktiv (EU) 2016/797. Om en översättning krävs eller om utkastet till nationella regler är komplicerade eller långa, får byrån förlänga denna frist med upp till tre månader, under förutsättning att medlemsstaten samtycker till detta. I undantagsfall får byrån och den berörda medlemsstaten emellertid i samförstånd enas om att ytterligare förlänga denna tidsperiod.

Inom denna tidsperiod ska byrån utbyta relevant information med den berörda medlemsstaten, vid behov samråda med berörda intressenter och därefter informera medlemsstaten om resultatet av kontrollen.

2. Om byrån efter den kontroll som avses i punkt 1 anser att utkastet till nationella regler leder till att de väsentliga kraven för driftskompatibilitet på järnvägsområdet uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gällande TSD:erna respekteras och de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och att de inte medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna, ska den informera kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin positiva bedömning. I så fall får kommissionen validera reglerna i det it-system som avses i artikel 27. Om byrån inom två månader från mottagandet av utkastet till nationella regler eller inom den förlängda tidsperiod som har överenskommit i enlighet med punkt 1 inte informerar kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin bedömning, får medlemsstaten införa regeln utan att det innebär åsidosättande av artikel 26.

3. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning ska byrån informera den berörda medlemsstaten och be den om dess ståndpunkt avseende bedömningen. Efter diskussionen med den berörda medlemsstaten ska byrån, om den vidhåller sin negativa bedömning, inom en period på högst en månad

- a) avge ett yttrande som riktas till den berörda medlemsstaten med angivande av skälen till att den eller de berörda nationella reglerna inte bör träda i kraft och/eller tillämpas, och
- b) underrätta kommissionen om sin negativa bedömning, med angivande av skälen till att den eller de berörda nationella reglerna inte bör träda i kraft och/eller tillämpas.

Detta påverkar inte en medlemsstats rätt att anta en ny nationell regel i enlighet med artikel 8.3 c i direktiv (EU) 2016/798 eller artikel 14.4 b i direktiv (EU) 2016/797.

4. Den berörda medlemsstaten ska inom två månader meddela kommissionen sin ståndpunkt om det yttrande som avses i punkt 3, inbegripet en motivering om meningsskiljaktighet skulle föreligga.

Om de skäl som anges anses vara otillräckliga eller om informationen saknas, och om medlemsstaten antar den aktuella nationella regeln utan tillräckligt beaktande av det yttrande som avses i punkt 3, får kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan om att ändra eller upphäva den regeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 81.2.

Artikel 26

Kontroll av gällande nationella regler

1. Byrån ska inom två månader från mottagandet kontrollera de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 14.6 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 8.6 i direktiv (EU) 2016/798. Om en översättning krävs eller om den nationella regeln är komplicerad eller lång, får byrån förlänga denna frist med upp till tre månader, under förutsättning att medlemsstaten samtycker till detta. I undantagsfall får byrån och den berörda medlemsstaten emellertid i samförstånd enas om att ytterligare förlänga denna tidsperiod.

Inom denna tidsperiod ska byrån utbyta relevant information med den berörda medlemsstaten och därefter informera medlemsstaten om resultatet av kontrollen.

2. Om byrån efter den kontroll som avses i punkt 1 anser att de nationella reglerna leder till att de väsentliga kraven för driftskompatibilitet på järnvägsområdet uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gällande TSD:erna respekteras och de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och att de inte medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna, ska den informera kommissionen och den berörda medlemsstaten om sin positiva bedömning. I så fall får kommissionen validera reglerna i det it-system som avses i artikel 27. Om byrån inom två månader från mottagandet av de nationella reglerna eller inom den förlängda tidsperiod som har överenskommit i enlighet med punkt 1 inte informerar kommissionen och den berörda medlemsstaten, ska regeln fortsätta att gälla.

3. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning ska byrån informera den berörda medlemsstaten och be om dess ståndpunkt avseende bedömningen. Efter diskussionen med den berörda medlemsstaten ska byrån, om den vidhåller sin negativa bedömning, inom en period på högst en månad

- a) avge ett yttrande som riktas till den berörda medlemsstaten med angivande av att den eller de berörda nationella reglerna har fått en negativ bedömning samt skälen till att den eller de berörda reglerna bör ändras eller upphävas, och
- b) underrätta kommissionen om sin negativa bedömning, med angivande av skälen till att den eller de berörda nationella reglerna bör ändras eller upphävas.

4. Den berörda medlemsstaten ska inom två månader meddela kommissionen sin ståndpunkt om det yttrande som avses i punkt 3, inbegripet en motivering om meningsskiljaktighet skulle föreligga. Om de skäl som anges anses vara otillräckliga eller om informationen saknas får kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktas till den berörda medlemsstaten med anmodan att ändra eller upphäva den nationella regeln i fråga. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 81.2.

5. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning och om den berörda medlemsstaten inte ändrar eller upphäver den berörda nationella regeln inom två månader från mottagandet av byråns yttrande, får kommissionen, genom undantag från punkterna 3 och 4, vid brådskande förebyggande åtgärder anta ett beslut genom genomförandeakter där medlemsstaten uppmanas att ändra eller upphäva den bestämmelsen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 81.2.

Om byrån gör en positiv bedömning och om den berörda nationella regeln påverkar mer än en medlemsstat, ska kommissionen i samarbete med byrån och medlemsstater vidta lämpliga åtgärder, däribland en översyn av de gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, om så är nödvändigt.

6. Det förfarande som avses i punkterna 2, 3 och 4 ska på motsvarande sätt tillämpas när byrån får kännedom om att en nationell regel, vare sig den anmälts eller ej, är överflödigt, strider mot de gemensamma säkerhetsmetoderna, de gemensamma säkerhetsmålen, TSD:erna eller annan unionslagstiftning på järnvägsområdet eller skapar ett omotiverat hinder för den gemensamma järnvägsmarknaden.

Artikel 27

It-system för anmälningar och klassificering av nationella regler

1. Byrån ska förvalta ett särskilt it-system med de nationella regler som avses i artiklarna 25 och 26 och godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven i artikel 2.34 i direktiv (EU) 2016/797. Byrån ska göra dem tillgängliga för berörda intressenter för konsultation när så är lämpligt.

2. Medlemsstaterna ska anmäla de nationella regler som avses i artiklarna 25.1 och 26.1 till byrån och kommissionen via det it-system som avses i punkt 1 i denna artikel. Byrån ska offentliggöra reglerna i detta it-system, inklusive statusen för kontrollen av dem, och när den har slutförts det positiva eller negativa resultatet av bedömningen och använda detta it-system för att informera kommissionen i enlighet med artiklarna 25 och 26.

3. Byrån ska utföra en teknisk granskning av de befintliga nationella regler till vilka det hänvisas i tillgängliga nationell lagstiftning som från och med den 15 juni 2016 förtecknas i byråns databas över referensdokument. Byrån ska klassificera anmälda nationella regler i enlighet med artikel 14.10 i direktiv (EU) 2016/797. I detta syfte ska den använda det system som avses i punkt 1 i denna artikel.

4. Byrån ska klassificera anmälda nationella regler i enlighet med artikel 8 i och bilaga I till direktiv (EU) 2016/798, med beaktande av unionslagstiftningens utveckling. Byrån ska i detta syfte utveckla ett verktyg för hantering av regler som medlemsstaterna ska använda för att förenkla sina system av nationella regler. Byrån ska använda det system som avses i punkt 1 i denna artikel för att offentliggöra verktyget för hantering av regler.

KAPITEL 6

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE DET EUROPEISKA TRAFIKSTYRNINGSSYSTEMET FÖR TÅG (ERTMS)

Artikel 28

Systemmyndighet för ERTMS

1. Byrån ska fungera som systemmyndighet för att säkerställa en samordnad utveckling av ERTMS i unionen, i enlighet med relevanta TSD:er. För detta ändamål ska byrån upprätthålla, övervaka och förvalta kraven för motsvarande delsystem, inbegripet de tekniska specifikationerna för ETCS och GSM-R.

2. Byrån ska fastställa, offentliggöra och tillämpa förfarandet för behandling av ansökningar om ändringar av ERTMS-specifikationerna. För detta ändamål ska byrån inrätta, underhålla och själv uppdatera ett register över ansökningar om ändringar av ERTMS-specifikationer och deras status, tillsammans med relevanta motiveringar.

3. Utvecklingen av nya versioner av tekniska ERTMS-specifikationer ska inte inverka menligt på vare sig införandet eller ERTMS, den tillförlitlighet som krävs för specifikationerna för att tillverkningen av ERTMS-utrustning ska optimeras, järnvägsföretagens, infrastrukturförvaltarnas och fordonsinnehavarnas avkastning på sina investeringar eller den effektiva planeringen av utbyggnaden av ERTMS.
4. Byrån ska utveckla och underhålla tekniska verktyg för förvaltning av de olika versionerna av ERTMS med målet att dels säkerställa den tekniska och operativa kompatibiliteten mellan järnvägsnät och fordon som utrustats med olika versioner, dels ge incitament för ett snabbt och samordnat införande av de gällande versionerna.
5. I enlighet med artikel 5.10 i direktiv (EU) 2016/797 ska byrån säkerställa att successiva versioner av ERTMS-utrustning är tekniskt förenliga med tidigare versioner.
6. Byrån ska utarbeta och sprida relevanta riktlinjer för tillämpning till intressenterna och dokument som förklarar de tekniska specifikationerna för ERTMS.

Artikel 29

ERTMS-grupp bestående av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Byrån ska inrätta och inneha ordförandeskapet för en ERTMS-grupp bestående av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, enligt artikel 30.7 i direktiv (EU) 2016/797.

Gruppen ska ha till uppgift att kontrollera att man på ett enhetligt sätt tillämpar det förfarande för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning enligt artikel 9 i direktiv (EU) 2016/797 och de förfaranden för EG-kontroll som avses i artikel 10 i direktiv (EU) 2016/797 och som genomförs av de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse.

2. Byrån ska varje år rapportera till kommissionen om arbetet i den grupp som avses i punkt 1, däribland genom närvarostatistik för företrädarna för de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse.
3. Byrån ska utvärdera tillämpningen av förfarandet för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och av EG-kontrollförfarandet för ERTMS-utrustning och vartannat år lämna en rapport till kommissionen, som när så är lämpligt innehåller rekommendationer till eventuella förbättringar.

Artikel 30

Kompatibilitet mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS

1. Byrån ska besluta att
 - a) utan att det påverkar tillämpningen av artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797, och före utfärdandet av ett godkännande för utsläppande på marknaden av ett fordon som är utrustat med ett delsystem för fordonsbaserad ERTMS, på begäran ge sökande råd om den tekniska kompatibiliteten mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS,
 - b) utan att det påverkar tillämpningen av artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798, och efter utfärdandet av ett godkännande för utsläppande på marknaden av ett fordon som är utrustat med ett delsystem för fordonsbaserad ERTMS, på begäran ge järnvägsföretagen råd om den tekniska kompatibiliteten mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS, innan de använder ett fordon som är utrustat med ett delsystem för fordonsbaserad ERTMS.

För tillämpningen av denna punkt ska byrån samarbeta med de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna.

2. Om byrån, innan ett godkännande utfärdats av den nationella säkerhetsmyndigheten, får kännedom om eller informeras av sökanden genom den one-stop-shop som avses i artikel 19.6 i direktiv (EU) 2016/797 om att utformningen eller specifikationerna för ett projekt har ändrats efter det att byrån utfärdade ett godkännande i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797 och att det föreligger en risk för teknisk eller operativ inkompatibilitet mellan delsystemet för markbaserad ERTMS och fordon som är utrustade med ERTMS, ska den samarbeta med de berörda parterna, däribland sökanden och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten, för att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Om det inte går att finna någon ömsesidigt godtagbar lösning inom en månad från samordningsförfarandets början, ska ärendet hänskjutas till överklagandenämnden.

3. Om byrån, efter ett godkännande som utfärdats av den nationella säkerhetsmyndigheten, finner att det finns en risk för teknisk eller operativ inkompatibilitet mellan de berörda näten och fordon som är utrustade med ERTMS-utrustning, ska den nationella säkerhetsmyndigheten och byrån samarbeta med alla berörda parter för att utan dröjsmål finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Byrån ska underrätta kommissionen om sådana fall.

Artikel 31

Stöd till införande av ERTMS och till ERTMS-projekt

1. Byrån ska bistå kommissionen vid övervakningen av införandet av ERTMS enligt den gällande europeiska genomförandeplanen. På kommissionens begäran ska byrån underlätta samordningen av införandet av ERTMS längs de transeuropeiska transportkorridorerna och godskorridorerna i enlighet med vad som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 ⁽¹⁾.

2. Byrån ska säkerställa teknisk uppföljning av unionsfinansierade projekt för införande av ERTMS, inklusive – i förekommande fall och utan att det leder till onödiga förseningar i förfarandet – analyser av upphandlingsdokument vid tidpunkten för utlysandet av upphandlingen. Byrån ska också vid behov hjälpa mottagarna av unionsfinansieringen att säkerställa att de tekniska lösningar som genomförs i projekten är fullständigt förenliga med TSD:er avseende trafikstyrning och signalering och att de därmed är fullständigt driftskompatibla.

Artikel 32

Akreditering av laboratorier

1. Byrån ska stödja harmoniserad akreditering av ERTMS-laboratorier i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ⁽²⁾, särskilt genom att ge lämpliga riktlinjer till akrediteringsorganen.

2. Byrån ska informera medlemsstaterna och kommissionen i fall av bristande överensstämmelse med kraven i förordning (EG) nr 765/2008 när det gäller akreditering av ERTMS-laboratorier.

3. Byrån får delta som observatör i de referentbedömningar som krävs i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

KAPITEL 7

BYRÅNS UPPGIFTER AVSEENDE ÖVERVAKNING AV DET GEMENSAMMA EUROPEISKA JÄRNVÄGSOMRÅDET

Artikel 33

Övervakning av de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser

1. För att utföra de uppgifter som den anförtrotts och bistå kommissionen i fullgörandet av dess skyldigheter enligt EUF-fördraget ska byrån övervaka de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser genom granskning och inspektioner, på kommissionens vägnar.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för akreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

2. Byrån ska ha rätt att granska

- a) de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter avseende säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägar, och
- b) effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av aktörernas säkerhetsstyrningssystem enligt vad som avses i artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798.

Styrelsen ska anta riktlinjer, arbetsmetoder, förfaranden och praktiska arrangemang för tillämpningen av denna punkt, inklusive, när det är lämpligt, arrangemang för samråd med medlemsstaterna innan information offentliggörs.

Byrån ska verka för att det i granskningsteamet ingår kvalificerade granskare från nationella säkerhetsmyndigheter som inte är föremål för granskningen i fråga. För detta ändamål ska byrån upprätta en förteckning över kvalificerade granskare och vid behov tillhandahålla utbildning för dem.

3. Byrån ska utfärda granskningsrapporter och sända dem till de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, till den berörda medlemsstaten och till kommissionen. Varje granskningsrapport ska särskilt innehålla en förteckning över eventuella brister som fastställts av byrån samt rekommendationer om förbättringar.

4. Om byrån anser att de brister som avses i punkt 3 leder till att den berörda nationella säkerhetsmyndigheten förhindras att utföra sina uppgifter avseende säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet på ett effektivt sätt, ska den rekommendera den nationella säkerhetsmyndigheten att vidta lämpliga åtgärder inom en gemensamt överenskommen tidsgräns, med beaktande av bristens allvarlighetsgrad. Byrån ska hålla den berörda medlemsstaten informerad om rekommendationen.

5. Om en nationell säkerhetsmyndighet inte håller med om de rekommendationer som avses i punkt 4, om den inte vidtar de lämpliga åtgärder som avses i punkt 4 eller om den inte ger något svar på byråns rekommendationer inom tre månader från mottagandet av rekommendationerna, ska byrån informera kommissionen.

6. Kommissionen ska informera den berörda medlemsstaten om detta och be den ange sin ståndpunkt avseende den rekommendation som avses i punkt 4. Om de svar som ges anses vara otillräckliga eller om medlemsstaten inte ger något svar inom tre månader från kommissionens begäran, får kommissionen inom sex månader, i förekommande fall, vidta lämpliga åtgärder avseende det som ska göras till följd av granskningen.

7. Byrån ska ha rätt att genomföra förannmälda inspektioner vid nationella säkerhetsmyndigheter, för att kontrollera bestämda områden i deras verksamhet och då särskilt granska dokument, förfaranden och register som står i samband med deras uppgifter enligt direktiv (EU) 2016/798. Inspektionerna får genomföras från fall till fall eller enligt en plan som utarbetas av byrån. Inspektionen får inte ta mer än två dagar. Medlemsstaternas nationella myndigheter ska underlätta arbetet för byråns personal. Byrån ska ge kommissionen, den berörda medlemsstaten och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten en rapport om varje inspektion.

Riktlinjer, arbetsmetoder och förfarande för genomförandet av inspektionerna ska antas av styrelsen.

Artikel 34

Övervakning av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Vid tillämpningen av artikel 41 i direktiv (EU) 2016/797 ska byrån stödja kommissionen vid övervakningen av de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse genom stöd till ackrediteringsorgan och till relevanta nationella myndigheter samt genom granskningar och inspektioner, enligt punkterna 2–6.

2. Byrån ska stödja harmoniserad ackreditering av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, särskilt genom att ge ackrediteringsorgan lämplig vägledning om utvärderingskriterier och förfaranden för att bedöma huruvida de anmälda organen uppfyller villkoren i kapitel VI i direktiv (EU) 2016/797, via den europeiska ackrediteringsinfrastruktur som har erkänts i enlighet med artikel 14 i förordning (EG) nr 765/2008.

3. När det gäller anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som inte är ackrediterade i enlighet med artikel 27 i direktiv (EU) 2016/797 får byrån granska dessa organs förmåga att uppfylla de krav som anges i artikel 30 i direktiv (EU) 2016/797. Förfarandet för granskning ska antas av styrelsen.
4. Byrån ska avge granskningsrapporter som omfattar de verksamheter som avses i punkt 3 och sända dem till det berörda anmälda organet för bedömning av överensstämmelse, till den berörda medlemsstaten och till kommissionen. Varje granskningsrapport ska särskilt innehålla en förteckning över eventuella brister som fastställts av byrån samt rekommendationer om förbättringar. Om byrån anser att sådana brister leder till att det berörda anmälda organet för bedömning av överensstämmelse förhindras från att utföra sina uppgifter avseende driftskompatibilitet på järnvägsområdet på ett effektivt sätt, ska den utarbeta en rekommendation med krav på att den medlemsstat där det anmälda organet har sitt säte ska vidta lämpliga åtgärder, inom en gemensamt överenskommen tidsgräns, med beaktande av bristens allvarlighetsgrad.
5. Om en medlemsstat inte samtycker till de rekommendationer som avses i punkt 4, om den inte vidtar de lämpliga åtgärder som avses i punkt 4 eller om det anmälda organet inte ger något svar på byråns rekommendationer inom tre månader från mottagandet av rekommendationerna ska byrån informera kommissionen. Kommissionen ska informera den berörda medlemsstaten om detta och be den om dess ståndpunkt avseende ovannämnda rekommendation. Om de svar som ges anses vara otillräckliga eller om medlemsstaten inte ger något svar inom tre månader från mottagande av kommissionens begäran får kommissionen anta ett beslut inom sex månader.
6. Byrån ska ha rätt att genomföra föranmälda eller oanmälda inspektioner av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse för att kontrollera bestämda områden i deras verksamhet och då särskilt granska dokument, intyg och register som står i samband med deras uppgifter enligt artikel 41 i direktiv (EU) 2016/797. När det gäller ackrediterade organ ska byrån samarbeta med de relevanta nationella ackrediteringsorganen. När det gäller organ för bedömning av överensstämmelse som inte är ackrediterade ska byrån samarbeta med de berörda nationella myndigheter som har erkänt de berörda anmälda organen. Inspektionerna får genomföras från fall till fall eller enligt riktlinjer, arbetsmetoder och förfaranden som utarbetas av byrån. Inspektionen får inte ta mer än två dagar. De anmälda organen för bedömning av överensstämmelse ska underlätta arbetet för byråns personal. Byrån ska ge kommissionen och den berörda medlemsstaten en rapport om varje inspektion.

Artikel 35

Övervakning av utveckling på området säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägen

1. Tillsammans med de nationella utredningsorganen ska byrån samla in relevanta uppgifter om olyckor och tillbud och beakta de nationella utredningsorganens bidrag till säkerheten i unionens järnvägssystem.
2. Byrån ska övervaka den allmänna säkerheten i unionens järnvägssystem. Byrån får särskilt begära bistånd från de organ som avses i artikel 38, inklusive bistånd i form av insamling av uppgifter och tillgång till resultaten av referentbedömningarna i enlighet med artikel 22.7 i direktiv (EU) 2016/798. Byrån ska också använda sig av de uppgifter som Eurostat samlar in och samarbeta med Eurostat för att förhindra dubbelarbete och sörja för att de gemensamma säkerhetsindikatorerna metodologiskt överensstämmer med de indikatorer som används för andra transportsätt.
3. Byrån ska, på kommissionens begäran, lämna rekommendationer om hur driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem kan förbättras, särskilt genom att underlätta samordningen mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare eller mellan infrastrukturförvaltare.
4. Byrån ska övervaka utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem. Byrån ska vartannat år för kommissionen lägga fram och offentliggöra en rapport om utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

5. Byrån ska på kommissionens begäran lämna rapporter om situationen för genomförandet och tillämpningen av unionslagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet i en viss medlemsstat.

6. Byrån ska på begäran av en medlemsstat eller kommissionen ge en översikt över nivån av säkerhet och driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem och inrätta ett särskilt hjälpmedel för detta ändamål, i enlighet med artikel 53.2 i direktiv (EU) 2016/797.

KAPITEL 8

BYRÅNS ÖVRIGA UPPGIFTER

Artikel 36

Järnvägspersonal

1. Byrån ska utföra lämpliga uppgifter avseende järnvägspersonal enligt artiklarna 4, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 och 37 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG⁽¹⁾.
2. Kommissionen får begära att byrån utför andra uppgifter avseende järnvägspersonal i enlighet med direktiv 2007/59/EG och lämnar rekommendationer avseende järnvägspersonal som anförtros säkerhetsrelaterade uppgifter som inte omfattas av direktiv 2007/59/EG.
3. Byrån ska höra de nationella myndigheter som är behöriga i frågor som rör järnvägspersonal när det gäller de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2. Byrån får främja samarbete mellan dessa myndigheter, bland annat genom att vid behov anordna möten med myndigheternas företrädare.

Artikel 37

Register och tillgång till register

1. Byrån ska, när så är lämpligt i samarbete med behöriga nationella aktörer, upprätta och underhålla
 - a) det europeiska fordonregistret i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
 - b) det europeiska registret över godkända fordonstyper i enlighet med artikel 48 i direktiv (EU) 2016/797.
2. Byrån ska fungera som systemmyndighet för alla register och databaser som avses i direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 och direktiv 2007/59/EG. Dess verksamhet i denna egenskap ska särskilt inbegripa
 - a) att utarbeta och underhålla specifikationerna av registren,
 - b) att samordna utvecklingen i medlemsstaterna avseende registren,
 - c) att ge vägledning om registren till berörda intressenter,
 - d) att lämna rekommendationer till kommissionen om förbättringar av specifikationer av befintliga register, vilket vid behov omfattar förenkling och strykning av överflödiga information, och om eventuella behov av att upprätta nya register, med förbehåll för en kostnads-nyttoanalys.
3. Byrån ska offentliggöra följande dokument och register i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798:
 - a) EG-kontrollförklaringar för delsystem.
 - b) EG-försäkringar om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-försäkringar för lämplighet för användning av driftskompatibilitetskomponenter.
 - c) Tillstånd som utfärdas i enlighet med artikel 24.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU⁽²⁾.
 - d) Gemensamma säkerhetsintyg utfärdade i enlighet med artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798.
 - e) Utredningsrapporter som överlämnas till byrån i enlighet med artikel 24 i direktiv (EU) 2016/798.
 - f) Nationella regler som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 och artikel 14 i direktiv (EU) 2016/797.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- g) De fordonsregister som avses i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797, bland annat via länkarna till relevanta nationella register.
 - h) Infrastrukturregister, bland annat via länkarna till relevanta nationella register.
 - i) Register som rör enheter som ansvarar för underhåll och organ som ansvarar för certifieringen av sådana enheter.
 - j) Det europeiska registret över godkända fordonstyper i enlighet med artikel 48 i direktiv (EU) 2016/797.
 - k) Register över ansökningar om ändringar och planerade ändringar av ERTMS-specifikationerna, i enlighet med artikel 28.2 i denna förordning.
 - l) Register över ansökningar om ändringar och planerade ändringar av TSD:er för telematikapplikationer för persontrafik (TAP) och för telematikapplikationer för godstrafik (TAF), i enlighet med artikel 23.2 i denna förordning.
 - m) Register över märkningar avseende fordonsinnehavaren som innehas av byrån i enlighet med TSD:n om drift och trafikledning.
 - n) Kvalitetsrapporter som utfärdats i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 (1).
4. Kommissionen och medlemsstaterna ska på grundval av ett utkast från byrån diskutera och enas om de praktiska villkoren för översändandet av de dokument som avses i punkt 3.
5. När de dokument som avses i punkt 3 översänds får de berörda organen ange vilka dokument som av säkerhetsskäl inte ska lämnas ut till allmänheten.
6. Nationella myndigheter med ansvar för utfärdande av de tillstånd som avses i punkt 3 c i denna artikel ska meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av dessa tillstånd, i enlighet med direktiv 2012/34/EU.

Nationella säkerhetsmyndigheter med ansvar för utfärdande av de gemensamma säkerhetsintyg som avses i punkt 3 d i denna artikel ska, i enlighet med artikel 10.16 i direktiv (EU) 2016/798, meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyelse, ändring, begränsning eller återkallelse av dessa intyg.

7. Byrån får ta med sådana offentliga handlingar eller länkar som har betydelse för målen med denna förordning i den offentliga databasen, med beaktande av tillämplig unionslagstiftning om uppgiftsskydd.

Artikel 38

Samarbete mellan nationella säkerhetsmyndigheter, utredningsorgan och representativa organ

1. Byrån ska inrätta ett nätverk av de nationella säkerhetsmyndigheter som avses i artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Byrån ska tillhandahålla ett sekretariat för nätverket.
2. Byrån ska stödja utredningsorganen i enlighet med artikel 22.7 i direktiv (EU) 2016/798. För att underlätta samarbetet mellan utredningsorganen ska byrån tillhandahålla ett sekretariat som ska organiseras separat från de funktioner inom byrån som rör utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag och godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden.
3. Samarbetet mellan de organ som avses i punkterna 1 och 2 ska särskilt ha följande syften:
 - a) Att utbyta information om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.
 - b) Att främja god praxis och sprida relevant kunskap.
 - c) Att lämna uppgifter om järnvägssäkerhet till byrån, särskilt uppgifter om gemensamma säkerhetsindikatorer.

Byrån ska underlätta samarbetet mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna och de nationella utredningsorganen, särskilt genom att anordna gemensamma möten.

(1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUTL 315, 3.12.2007, s. 14).

4. Byrån får inrätta ett nätverk av representativa organ från järnvägssektorn vilket ska vara verksamt på unionsnivå. En förteckning över dessa organ ska fastställas av kommissionen. Byrån får tillhandahålla ett sekretariat för nätverket. Nätverket ska särskilt ha följande uppgifter:

- a) Att utbyta information om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet.
- b) Att främja god praxis och sprida relevant kunskap.
- c) Att lämna uppgifter om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet till byrån.

5. De nätverk och organ som avses i punkterna 1, 2 och 4 i den här artikeln får lämna synpunkter på utkast till sådana yttranden som avses i artikel 10.2.

6. Byrån får inrätta andra nätverk av organ eller myndigheter som har ansvar för en del av unionens järnvägssystem.

7. Kommissionen får delta i mötena för de nätverk som avses i denna artikel.

Artikel 39

Kommunikation och spridning

Byrån ska till berörda intressenter förmedla och sprida information om unionens ram för lagstiftning, utveckling av standarder och vägledning på järnvägsområdet i enlighet med relevanta kommunikations- och informationsplaner som antas av styrelsen på grundval av ett utkast som tagits fram av byrån. Dessa planer ska grundas på en behovsanalys och regelbundet uppdateras av styrelsen.

Artikel 40

Forskning och innovationsfrämjande

1. Byrån ska på kommissionens begäran eller på eget initiativ enligt det förfarande som avses i artikel 52.4 bidra till forskning på järnvägsområdet på unionsnivå, bland annat genom att stödja relevanta kommissionsavdelningar och representativa organ. Sådana bidrag får inte åsidosätta annan forskning på unionsnivå.

2. Kommissionen får anförtro byrån uppgiften att främja innovationsverksamhet som syftar till förbättringar av säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet, särskilt i fråga om utnyttjande av ny informationsteknik, information om tidtabeller och spår- och söksystem.

Artikel 41

Stöd till kommissionen

Byrån ska på kommissionens begäran bistå kommissionen i genomförandet av unionslagstiftning som syftar till att förbättra järnvägssystemens driftskompatibilitet och till att utarbeta en gemensam säkerhetsstrategi för unionens järnvägssystem.

Sådant stöd kan bland annat innebära att ge tekniska råd i frågor som kräver specifik sakkunskap och att samla in information genom de nätverk som avses i artikel 38.

Artikel 42

Stöd till bedömning av järnvägsprojekt

Utan att det påverkar de undantag som föreskrivs i artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797 ska byrån, på kommissionens begäran, med avseende på säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet granska varje projekt som rör utformning, konstruktion, förnyelse eller uppgradering av ett delsystem för vilket en ansökan om ekonomiskt bidrag från unionen har lämnats in.

Byrån ska avge sitt utlåtande om huruvida projektet överensstämmer med relevant lagstiftning om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet inom en tidsperiod som ska överenskommas med kommissionen och inte får överstiga två månader, med beaktande av projektets betydelse och de tillgängliga resurserna.

Artikel 43

Stöd till medlemsstater, kandidatländer och intressenter

1. Byrån ska på begäran från kommissionen, medlemsstater, kandidatländer eller de nätverk som avses i artikel 38 arbeta med utbildningsverksamhet och andra lämpliga verksamheter avseende tillämpning och förklaring av lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet och relaterade resurser som framställs av byrån, exempelvis register, genomförandehandledningar och rekommendationer.

2. Karaktären hos och omfattningen av de verksamheter som avses i punkt 1, inklusive eventuell inverkan på resurserna, ska beslutas av styrelsen och anges i byråns programdokument. De begärande parterna ska såvida inte annat överenskommit stå för kostnaderna för sådant stöd.

Artikel 44

Internationella förbindelser

1. I den mån det är nödvändigt för att uppfylla de syften som fastställs i denna förordning och utan att det påverkar de respektive behörighetsområdena för medlemsstaterna, unionens institutioner och Europeiska utrikestjänsten, får byrån stärka samordningen med internationella organisationer på grundval av ingångna avtal och upprätta kontakt och ingå administrativa överenskommelser med tillsynsmyndigheter, internationella organisationer och myndigheter i tredjeländer som är behöriga i frågor som omfattas av byråns verksamhet för att följa med i den vetenskapliga och tekniska utvecklingen och se till att unionens lagstiftning och standarder på järnvägsområdet främjas.

2. De överenskommelser som avses i punkt 1 får varken medföra några juridiska förpliktelser för unionen och dess medlemsstater eller hindra medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter från att ingå bilaterala eller multilaterala avtal med de tillsynsmyndigheter, internationella organisationer och myndigheter i tredjeländer som avses i punkt 1. Sådana bilaterala eller multilaterala avtal och samarbeten ska diskuteras i förväg med kommissionen och vara föremål för regelbunden rapportering till kommissionen. Styrelsen ska vederbörligen informeras om dessa bilaterala och multilaterala avtal.

3. Styrelsen ska anta en strategi för förbindelserna med tredjeländer eller internationella organisationer i de frågor som byrån har behörighet för. Strategin ska ingå i byråns programdokument, med en specifikation av därmed förbundna resurser.

Artikel 45

Samordning avseende reservdelar

Byrån ska bidra till att identifiera eventuella utbytbara reservdelar som ska standardiseras, inbegripet de viktigaste gränssnitten till sådana reservdelar. För detta ändamål kan byrån inrätta en arbetsgrupp för att samordna intressenternas arbete och kan knyta kontakter med europeiska standardiseringsorgan. Byrån ska lägga fram lämpliga rekommendationer för kommissionen.

KAPITEL 9

BYRÅNS ORGANISATION

Artikel 46

Förvaltnings- och ledningsstruktur

Byråns förvaltnings- och ledningsstruktur ska bestå av

- a) en styrelse, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 51,
- b) en direktion, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 53,

- c) en verkställande direktör, som ska utföra de uppgifter som anges i artikel 54,
- d) en eller flera överklagandenämnder, som ska utföra de uppgifter som anges i artiklarna 58-62.

Artikel 47

Styrelsens sammansättning

1. Styrelsen ska bestå av en företrädare från varje medlemsstat och två företrädare för kommissionen, samtliga med rösträtt.

I styrelsen ska det också ingå sex företrädare utan rösträtt, som på europeisk nivå företräder följande parter:

- a) Järnvägsföretag.
- b) Infrastrukturförvaltare.
- c) Järnvägsindustrin.
- d) Fackföreningar.
- e) Resenärer.
- f) Godstransportkunder.

För var och en av dessa parter ska kommissionen utse en företrädare och en suppleant utifrån en förteckning med fyra namn som tagits fram av deras respektive europeiska organisationer.

2. Styrelseledamöterna och deras suppleanter ska utses mot bakgrund av deras kunskaper om byråns kärnverksamhet, med hänsyn tagen till relevanta färdigheter som rör ledarskap, administration och budget. Alla parter ska anstränga sig för att begränsa omsättningen av sina företrädare i styrelsen i syfte att säkerställa kontinuiteten i styrelsens arbete. Alla parter ska sträva efter att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.

3. Medlemsstaterna och kommissionen ska utse ledamöter i styrelsen och suppleanter till dessa, vilka ska företräda ledamöterna i deras frånvaro.

4. Mandatperioden för ledamöterna ska vara fyra år och får förnyas.

5. Där så är lämpligt ska deltagande av företrädare för tredjeländer och villkoren för sådant deltagande fastställas genom de överenskommelser som avses i artikel 75.

Artikel 48

Styrelsens ordförande

1. Styrelsen ska med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter välja en ordförande bland företrädarna för medlemsstaterna och en vice ordförande bland ledamöterna.

Vice ordföranden ska inträda i ordförandens ställe när den senare inte kan fullgöra sina plikter.

2. Ordförandens och vice ordförandens mandatperiod ska vara fyra år och får förnyas en gång. Om emellertid deras uppdrag som styrelseledamot upphör någon gång under mandatperioden upphör också mandatperioden automatiskt vid denna tidpunkt.

Artikel 49

Sammanträden

1. Styrelsens sammanträden ska hållas i enlighet med dess arbetsordning och sammankallas av dess ordförande. Byråns verkställande direktör ska delta i sammanträdena, utom när hans eller hennes deltagande kan leda till en intressekonflikt enligt beslut av ordföranden eller om styrelsen i enlighet med artikel 51.1 i fattar beslut avseende artikel 70.

Styrelsen får bjuda in alla personer vars åsikter kan vara av intresse att delta som observatörer när det gäller särskilda punkter på dagordningen.

2. Styrelsen ska sammanträda minst två gånger om året. Den ska också sammanträda på initiativ av ordföranden, på begäran av kommissionen, av en majoritet av dess ledamöter eller av en tredjedel av medlemsstaternas företrädare i styrelsen.

3. Styrelsen får, om det är fråga om konfidentiella uppgifter eller om en intressekonflikt skulle uppstå, besluta att ta upp särskilda frågor på sin dagordning utan närvaro av de berörda ledamöterna. Detta påverkar inte medlemsstaternas och kommissionens rätt att företrädas av en suppleant eller någon annan person. Närmare regler för tillämpningen av denna regel ska fastställas i styrelsens arbetsordning.

Artikel 50

Omröstning

Såvida inte något annat anges i denna förordning ska styrelsen fatta sina beslut med absolut majoritet av de röstberättigade ledamöterna. Varje röstberättigad ledamot ska ha en röst.

Artikel 51

Styrelsens uppgifter

1. För att säkerställa att byrån fullgör sina uppgifter ska styrelsen göra följande:
 - a) Anta en årsrapport om byråns verksamhet under föregående år, senast den 1 juli översända årsrapporten till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten och offentliggöra den.
 - b) Varje år med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, efter att ha mottagit kommissionens yttrande och i enlighet med artikel 52, anta byråns programdokument.
 - c) Med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter anta byråns årsbudget och utöva andra uppgifter med avseende på byråns budget i enlighet med kapitel 10.
 - d) Utarbeta förfaranden för den verkställande direktörens beslutsfattande.
 - e) Anta riktlinjer, arbetsmetoder och förfaranden för besök, granskningar och inspektioner enligt artiklarna 11, 33 och 34.
 - f) Fastställa sin arbetsordning.
 - g) Anta och uppdatera de kommunikations- och informationsspridningsplaner som avses i artikel 39.
 - h) Om inte annat följer av punkt 2, med avseende på byråns personal utöva de befogenheter som tilldelas tillsättningsmyndigheten och den myndighet som är behörig att sluta anställningsavtal enligt tjänsteföreskrifterna för tjänstemän vid Europeiska unionen och anställningsvillkoren för övriga anställda vid unionen (nedan kallade *tjänsteföreskrifterna* och *anställningsvillkoren för övriga anställda*), som fastställs i förordning (EEG, Euratom, EKSG) nr 259/68 ⁽¹⁾.
 - i) Fatta vederbörligen motiverade beslut om upphävande av immunitet i enlighet med artikel 17 i protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier.
 - j) Lämna in genomförandebestämmelser för tjänsteföreskrifterna för tjänstemän och anställningsvillkoren för övriga anställda till kommissionen för godkännande, om dessa skiljer sig från dem som kommissionen har antagit, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 110 i tjänsteföreskrifterna.
 - k) Utse den verkställande direktören och, i förekommande fall, förlänga hans eller hennes mandatperiod eller avsätta honom eller henne från sin post med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 68.
 - l) Utse ledamöterna i direktionen med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 53.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG, Euratom, EKSG) nr 259/68 av den 29 februari 1968 om fastställande av tjänsteföreskrifter för tjänstemännen i Europeiska gemenskaperna och anställningsvillkor för övriga anställda i dessa gemenskaper samt om införande av särskilda tillfälliga åtgärder beträffande kommissionens tjänstemän (EGT L 56, 4.3.1968, s. 1).

- m) Anta ett mandat för de av direktionens uppgifter som avses i artikel 53.
- n) Anta beslut som rör de överenskommelser som avses i artikel 75.2.
- o) Utse och avsätta ledamöterna i överklagandenämnderna med två tredjedelars majoritet bland sina röstberättigade ledamöter, i enlighet med artiklarna 55 och 56.4.
- p) Anta ett beslut om regler för utstationering av nationella experter till byrån, i enlighet med artikel 69.
- q) Anta en bedrägeribekämpningsstrategi som står i proportion till bedrägeririsikerna med beaktande av en kostnadsnyttotoanalys av de åtgärder som ska genomföras.
- r) Säkerställa lämplig uppföljning av slutsatserna och rekommendationerna i de undersökningar som utförts av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) samt interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar och kontrollera att den verkställande direktören vidtar lämpliga åtgärder.
- s) Anta regler för förebyggande och hantering av intressekonflikter med avseende på ledamöterna i styrelsen och i överklagandenämnderna samt med avseende på deltagare i de arbetsgrupper och grupper som avses i artikel 5.2 och annan personal som inte omfattas av tjänsteföreskrifterna. Dessa regler ska inbegripa regler om intresseförklaringar och vid behov om ny yrkesverksamhet efter avslutad anställning.
- t) Anta riktlinjer och en förteckning över de centrala aspekter som ska tas med i de samarbetsavtal som ska ingås mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna, med beaktande av bestämmelserna i artikel 76.
- u) Anta den övergripande modell som avses i artikel 76.2 för fördelningen av de avgifter och taxor som den sökande vid tillämpningen av artiklarna 14, 20 och 21 ska betala.
- v) Utarbeta förfaranden för byråns och dess personals samarbete inom nationella rättsliga förfaranden.
- w) Anta arbetsordningar för arbetsgrupper och andra grupper och tariffer avseende kostnader för resor och uppehåll för medlemmar i dessa enligt artikel 5.5 och 5.9.
- x) Utse en observatör bland sina medlemmar som ska bevaka det urvals förfarande som kommissionen tillämpar för utnämning av den verkställande direktören.
- y) Anta lämpliga genomförandebestämmelser för förordning nr 1 ⁽¹⁾ i enlighet med de omröstningsregler som fastställs i artikel 74.1.
2. Styrelsen ska, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 110 i tjänsteföreskrifterna, anta ett beslut för tillämpning av artikel 2.1 i tjänsteföreskrifterna och artikel 6 i anställningsvillkoren för övriga anställda om att till den verkställande direktören delegera relevanta tillsättningsmyndighetsbefogenheter och fastställa på vilka villkor denna delegering av befogenheter kan dras in. Den verkställande direktören får vidaredelegera dessa befogenheter. Den verkställande direktören ska underrätta styrelsen om sådan vidaredelegering.

Vid tillämpningen av första stycket får styrelsen vid mycket särskilda omständigheter genom beslut tillfälligt dra in den verkställande direktörens delegerade tillsättningsmyndighetsbefogenheter och sådana befogenheter som denne vidaredelegerat och utöva dem själv eller delegera dem till en av sina ledamöter eller till någon annan anställd än den verkställande direktören. Den person till vilken befogenheter delegerats ska underrätta styrelsen om denna delegering.

Artikel 52

Programdokument

1. Styrelsen ska anta programdokumentet som innehåller de årliga och fleråriga programmen senast den 30 november varje år, efter att ha beaktat kommissionens yttrande, och översända det till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet, kommissionen och de nätverk som avses i artikel 38. Det årliga arbetsprogrammet ska fastställa de åtgärder byrån ska utföra under det kommande året.

⁽¹⁾ Förordning nr 1 av den 15 april 1958 om vilka språk som skall användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT L 7, 6.10.1958, s. 385).

Styrelsen ska fastställa lämpliga förfaranden som ska tillämpas vid antagandet av programdokumentet, inbegripet vid samrådet med berörda intressenter.

2. Programdokumentet blir definitivt efter det att unionens allmänna budget slutligt antagits och ska, om detta är nödvändigt, justeras i enlighet därmed.

Om kommissionen inom 15 dagar från den tidpunkt då programdokumentet antagits meddelar att den inte samtycker till dokumentet ska styrelsen behandla det igen och inom två månader vid en andra behandling anta det om nödvändigt ändrade programdokumentet, antingen med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, däribland samtliga kommissionens företrädare, eller med enhällighet bland medlemsstaternas företrädare.

3. I byråns årliga arbetsprogram ska syftet anges för varje verksamhet. Som en allmän regel ska det för varje särskild åtgärd finnas en tydlig koppling mellan åtgärden och de budget- och personalresurser som krävs för dess genomförande i enlighet med principerna om aktivitetsbaserad budgetering och förvaltning och den tidiga konsekvensbedömning som föreskrivs i artikel 8.2.

4. När byrån tilldelas en ny uppgift, ska styrelsen vid behov ändra det antagna programdokumentet. För att en sådan ny uppgift ska kunna läggas till ska det göras en analys av konsekvenserna för personal- och budgetresurserna i enlighet med artikel 8.2 och ett beslut om att skjuta upp andra uppgifter kan bli nödvändigt.

5. Byråns fleråriga arbetsprogram ska fastställa den övergripande strategiska programplaneringen, inbegripet mål, förväntade resultat och resultatindikatorer. Det ska också fastställa resursplanering, inklusive den fleråriga budgeten och personal. Europaparlamentet ska höras om utkastet till flerårigt arbetsprogram.

Resursplaneringen ska uppdateras årligen. Den strategiska programplaneringen ska uppdateras där så är lämpligt, i synnerhet för att hantera resultatet av den utvärdering och den översyn som avses i artikel 8.2.

Artikel 53

Direktionen

1. Styrelsen ska bistås av en direktion.

2. Direktionen ska utarbeta utkast till beslut som ska antas av styrelsen. Om så är nödvändigt på grund av brådskande skäl ska direktionen fatta vissa provisoriska beslut på styrelsens vägnar, särskilt om administrativa och budgetära frågor, förutsatt att direktionen erhållit ett mandat om detta från styrelsen.

Tillsammans med styrelsen ska direktionen säkerställa lämplig uppföljning av slutsatserna och rekommendationerna i de utredningar som utförts av Olaf och interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar, inbegripet genom lämpliga åtgärder som vidtas av den verkställande direktören.

Utan att det påverkar den verkställande direktörens ansvarsuppgifter i enlighet med artikel 54 ska direktionen bistå och råda den verkställande direktören vid genomförandet av styrelsens beslut, i syfte att förstärka tillsynen av den administrativa och budgetära förvaltningen.

3. Direktionen ska bestå av följande ledamöter:

- a) Styrelsens ordförande.
- b) Fyra av de andra företrädarna för medlemsstater i styrelsen.
- c) En av kommissionens företrädare i styrelsen.

Styrelsens ordförande ska vara direktionens ordförande.

De fyra företrädarna för medlemsstaterna och deras suppleanter ska utses av styrelsen på grundval av relevant kompetens och erfarenhet. När styrelsen utser dem ska den sträva efter en jämn könsfördelning i direktionen.

4. Mandatperioden för direktionens ledamöter ska vara samma som den för styrelsens ledamöter såvida inte styrelsen beslutar att den ska vara kortare.
5. Direktionen ska sammanträda åtminstone en gång var tredje månad och, när så är möjligt, åtminstone två veckor före styrelsens sammanträde. Direktionens ordförande ska sammankalla extra sammanträden på begäran från direktionens ledamöter eller från styrelsen.
6. Direktionens arbetsordning ska fastställas av styrelsen, och styrelsen ska informeras regelbundet om direktionens arbete och ha tillgång till dess handlingar.

Artikel 54

Den verkställande direktörens uppgifter

1. Byrån ska ledas av den verkställande direktören, som ska vara fullständigt oavhängig i sin ämbetsutövning. Den verkställande direktören är ansvarig för sin verksamhet inför styrelsen.
2. Utan att det påverkar befogenheterna för kommissionen, styrelsen eller direktionen får den verkställande direktören varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.
3. På uppmaning av Europaparlamentet eller rådet ska den verkställande direktören rapportera om utförandet av sina uppgifter till den berörda institutionen.
4. Den verkställande direktören ska vara byråns rättsliga företrädare och ska anta beslut, rekommendationer, yttranden och andra formella akter från byråns sida.
5. Den verkställande direktören ska ansvara för byråns administrativa ledning och för genomförandet av de uppgifter som byrån tilldelas i denna förordning. Den verkställande direktören ska i synnerhet ha ansvaret för följande:
 - a) Myndighetens dagliga förvaltning.
 - b) Verkställande av de beslut som antas av styrelsen.
 - c) Utarbeta programdokumentet och översända det till styrelsen efter att ha hört kommissionen.
 - d) Genomföra programdokumentet och, i så stor utsträckning som möjligt, bemöta begäranden om bistånd från kommissionen med avseende på byråns uppgifter i enlighet med denna förordning.
 - e) Utarbeta den konsoliderade årliga rapporten om byråns verksamheter, inbegripet en förklaring från utanordnaren om att han eller hon har rimlig visshet i enlighet med artikel 47.1 b i delegerade förordning (EU) nr 1271/2013 och artikel 51.1 a i den här förordningen, och lägga fram den för styrelsen för bedömning och antagande.
 - f) Vidta erforderliga åtgärder, i synnerhet utfärdande av interna förvaltningsbestämmelser och offentliggörande av meddelanden, för att se till att byrån bedriver sin verksamhet i enlighet med denna förordning.
 - g) Inrätta ett effektivt kontrollsystem som gör det möjligt att jämföra byråns resultat med dess operativa mål och fastställa förfaranden för regelbunden utvärdering som motsvarar erkända branschnormer.
 - h) Varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport på grundval av de kontroll- och utvärderingssystem som avses i led g och lägga fram det för styrelsen.
 - i) Utarbeta ett utkast till beräkning av byråns intäkter och utgifter i enlighet med artikel 64 samt genomföra budgeten i enlighet med artikel 65.
 - j) Vidta de nödvändiga åtgärderna för att följa arbetet i nätverken för de nationella säkerhetsmyndigheterna, utredningsorganen och de representativa organ som avses i artikel 38.

- k) Utarbeta en handlingsplan som uppföljning till slutsatser från interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar samt utredningar som utförts av Olaf och rapportera till kommissionen om framstegen två gånger om året och till styrelsen regelbundet.
- l) Skydda unionens ekonomiska intressen genom vidtagande av åtgärder för att förebygga bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom effektiva kontroller och, om oegentligheter upptäcks, genom återkrav av betalningar som skett på felaktig grund och, där så är lämpligt, genom införande av effektiva, proportionella och avskräckande administrativa sanktioner och böter.
- m) Utarbeta en bedrägeribekämpningsstrategi för byrån och lägga fram den inför styrelsen för godkännande.
- n) Utarbeta ett förslag till budgetförordning för byrån, som ska antas av styrelsen i enlighet med artikel 66, samt tillhörande genomförandebestämmelser.
- o) På byråns vägnar ingå samarbetsavtal med nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med artikel 76.

Artikel 55

Inrättande och sammansättning av överklagandenämnder

1. Genom styrelsebeslut ska byrån inrätta en eller flera överklagandenämnder som ska ansvara för de överklagande- och skiljeförfaranden som avses i artiklarna 58 och 61.
2. Varje överklagandenämnd ska bestå av en ordförande och två andra ledamöter. De ska ha suppleanter som ska företräda dem i deras frånvaro eller då intressekonflikt uppstår.
3. Inrättandet och sammansättningen av överklagandenämnderna ska beslutas från fall till fall eller alternativt får en överklagandenämnd inrättas som ett permanent organ för en period på upp till högst fyra år, i båda fall gäller följande förfarande:
 - a) Kommissionen ska upprätta en förteckning över kvalificerade experter på grundval av relevant kompetens och erfarenhet och efter ett öppet urvalsförfarande.
 - b) Styrelsen ska utse ordföranden, de övriga ledamöterna och deras suppleanter från den förteckning som avses i led a. Om överklagandenämnden inte har inrättats som ett permanent organ, ska styrelsen beakta typen av och innehållet i överklagandet eller skiljeförfarandet och undvika eventuella intressekonflikter enligt artikel 57.
4. Överklagandenämnden får begära att styrelsen utser ytterligare två ledamöter och deras suppleanter från förteckningen i punkt 3 a om den anser att ärendet så kräver.
5. På förslag av byrån och efter samråd med styrelsen ska kommissionen fastställa överklagandenämndens arbetsordning, inbegripet omröstningsregler, förfarandena för inlämnande av ett överklagande och villkoren för återbetalning av utgifter för överklagandenämndernas ledamöter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 81.3.
6. Överklagandenämnderna får i förfarandets inledande prövningsfas begära ett utlåtande av experter från de berörda medlemsstaterna, särskilt i syfte att klargöra den berörda nationella lagstiftningen.

Artikel 56

Överklagandenämndernas ledamöter

1. När det gäller en permanent överklagandenämnd ska mandatperioden för dess ledamöter och suppleanter vara begränsad till fyra år och får förnyas en gång. I andra fall ska mandatperioden vara begränsad till överklagande- eller skiljeförfarandeperioden.
2. Överklagandenämndernas ledamöter ska vara oberoende från alla parter som deltar i överklagande- eller skiljeförfarandena och får inte utföra andra uppgifter inom byrån. De får inte vara bundna av några instruktioner i sina överläggningar eller i sitt beslutsfattande och ska inte ha några intressekonflikter.

3. Överklagandenämndernas ledamöter får inte vara anställda vid byrån och ska få ersättning för sin faktiska medverkan vid ett visst överklagande eller skiljeförfarande.
4. Överklagandenämndernas ledamöter får inte avsättas från sina poster under sin mandatperiod, såvida det inte finns allvarliga skäl för ett sådant avsättande och styrelsen fattar beslut om detta.
5. Under mandatperioden får överklagandenämndernas ledamöter inte strykas ur förteckningen över kvalificerade experter såvida det inte finns allvarliga skäl för en sådan strykning och kommissionen fattar beslut om detta.

Artikel 57

Jäv

1. Överklagandenämndernas ledamöter får inte delta i ett överklagande- eller skiljeförfarande om de har något personligt intresse i ärendet, om de tidigare har företrätt någon av parterna i förfarandet eller om de varit med om att fatta det beslut som överklagas.
2. En ledamot i en överklagandenämnd som av något av de skäl som avses i punkt 1 eller av något annat skäl anser att det inte är lämpligt för honom eller henne själv eller någon annan ledamot att delta i ett överklagande- eller skiljeförfarande ska informera överklagandenämnden, som ska besluta om jäv mot den berörda personen på grundval av de regler som styrelsen antagit enligt artikel 51.1 s.
3. Alla parter i ett överklagande- eller skiljeförfarande får i enlighet med den arbetsordning som fastställs enligt artikel 55.5 göra invändningar mot en ledamot i överklagandenämnden på någon av de grunder som avses i punkt 1 i denna artikel eller om ledamoten misstänks vara partisk. En invändning får inte grundas på den berörda ledamotens nationalitet.
4. En invändning enligt punkt 3 kan godtas endast om den görs innan förfarandet vid överklagandenämnden inleds eller, om uppgifter som motiverar invändningen blir kända efter det att förfarandet inletts, inom den tidsperiod som fastställs i överklagandenämndens arbetsordning. Den berörda ledamoten i överklagandenämnden ska underrättas om invändningen och ange om han eller hon medger jäv. Om han eller hon inte medger jäv ska överklagandenämnden fatta ett beslut inom den tidsperiod som fastställs i dess arbetsordning eller, om svar uteblivit, efter det att svarstidsfristen har gått ut.
5. Överklagandenämnderna ska besluta om vilka åtgärder som ska vidtas i de fall som anges i punkterna 2, 3 och 4 utan den berörda ledamotens deltagande. När detta beslut fattas ska den berörda ledamoten i överklagandenämnden ersättas av sin suppleant. Styrelsen ska informeras om de beslut som överklagandenämnden fattar.

Artikel 58

Överklagande av beslut och av underlåtenhet att agera

1. Beslut som fattats av byrån enligt artiklarna 14, 20, 21 och 22 får, liksom fall där byrån underlåtit att agera inom de gällande tidsfristerna, bli föremål för ett överklagande till överklagandenämnden efter det att den omprövning som avses i artikel 60 har slutförts.
2. Ett överklagande enligt punkt 1 ska inte hindra verkställighet. Överklagandenämnden får emellertid, på de berörda parternas begäran, besluta att överklagandet i fråga ska hindra verkställighet, om den anser att omständigheterna motiverar det, t.ex. om säkerheten påverkas. I sådana fall ska överklagandenämnden motivera sitt beslut.

Artikel 59

Personer som har rätt att överklaga, tidsgräns och form

1. Varje fysisk eller juridisk person får överklaga ett beslut av byrån enligt artiklarna 14, 20 och 21 som riktas till dem eller som direkt och personligen berör dem eller om byrån underlåter att agera inom de gällande tidsfristerna.

2. Överklagandet med motivering ska lämnas in skriftligen i enlighet med den arbetsordning som avses i artikel 55.5 inom två månader efter det att åtgärden meddelats den berörda personen eller, om så inte är fallet, inom två månader efter det att den berörda personen fick kännedom om åtgärden.

Överklaganden av en underlåtenhet att agera ska sändas skriftligen till byrån inom två månader efter det att den tidsfrist som anges i relevant artikel har löpt ut.

Artikel 60

Omprövning

1. Om byrån anser att överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat ska den ändra beslutet eller avhjälpa den underlåtenhet att agera som avses i artikel 58.1. Detta ska inte tillämpas, om det överklagade beslutet påverkar en annan part som deltar i överklagandeförfarandet.

2. Om beslutet inte ändras inom en månad från det att överklagandet inkommit ska byrån omedelbart besluta om huruvida verkställigheten av beslutet ska skjutas upp eller inte och hänskjuta överklagandet till en av överklagandenämnderna.

Artikel 61

Skiljeförfarande

Vid meningsskiljaktighet mellan byrån och en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter enligt artiklarna 21.7 och 24 i direktiv (EU) 2016/797 och artiklarna 10.7, 17.5 och 17.6 i direktiv (EU) 2016/798, ska den överklagandenämnd som tilldelats ärendet agera skiljeman på begäran av den eller de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna. I sådana fall ska överklagandenämnden besluta om huruvida den godtar byråns ståndpunkt.

Artikel 62

Prövning av och beslut om överklaganden och skiljeförfaranden

1. Överklagandenämnden ska, inom tre månader efter det att den mottagit överklagandet, besluta att bifalla eller ogilla överklagandet. Under överklagandeförfarandet och när den agerar skiljeman ska överklagandenämnden agera inom de tidsfrister som anges i dess arbetsordning. Den ska vid behov anmoda parterna att inom viss tid inkomma med synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Parterna i överklagandeförfarandet ska ha rätt att framställa sin sak muntligt.

2. När det gäller skiljeförfaranden ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 10.7 i direktiv (EU) 2016/798.

3. Om överklagandenämnden godtar grunderna för överklagandet ska den hänskjuta ärendet till byrån. När byrån fattar sitt slutgiltiga beslut ska den rätta sig efter överklagandenämndens slutsatser och motivera detta beslut. Byrån ska underrätta parterna i överklagandeförfarandet om det beslutet.

Artikel 63

Överklagande till Europeiska unionens domstol

1. Talan om ogiltigförklaring av beslut som fattats av byrån enligt artiklarna 14, 20 och 21, eller talan om underlåtenhet att agera inom de gällande tidsfristerna, får väckas vid Europeiska unionens domstol först efter det att överklagandeförfarandet inom byrån i enlighet med artikel 58 har uttömts.

2. Byrån ska vidta alla de åtgärder som krävs för att följa Europeiska unionens domstols avgörande.

KAPITEL 10

FINANSIELLA BESTÄMMELSER

Artikel 64

Budget

1. En beräkning ska utarbetas över byråns samtliga intäkter och utgifter för varje budgetår, som sammanfaller med kalenderåret, och föras in i byråns budget.
2. Utan att det påverkar andra medel ska byråns intäkter bestå av
 - a) ett bidrag från unionen och bidrag från unionsorgan,
 - b) eventuella bidrag från tredjeländer som deltar i byråns arbete i enlighet med artikel 75,
 - c) avgifter som betalats av sökande för samt innehavare av intyg och godkännanden som utfärdats av byrån i enlighet med artiklarna 14, 20 och 21,
 - d) avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller,
 - e) frivilliga ekonomiska bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter, om bidraget är transparent, klart anges i budgeten och inte hotar byråns oberoende och opartiskhet.
3. Byråns utgifter ska omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.
4. Det ska råda balans mellan intäkterna och utgifterna.
5. Varje år ska styrelsen, på grundval av ett utkast som den verkställande direktören utarbetat i enlighet med principen om aktivitetsbaserad budgetering, utarbeta en beräkning av byråns intäkter och utgifter för nästkommande budgetår. Senast den 31 januari ska styrelsen överlämna denna beräkning, som också ska innehålla ett utkast till tjänsteförteckning, till kommissionen.
6. Beräkningen ska överlämnas av kommissionen till Europaparlamentet och rådet tillsammans med det preliminära förslaget till unionens allmänna budget.
7. På grundval av den utarbetade beräkningen ska kommissionen i det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget ta upp de medel som den betraktar som nödvändiga för tjänsteförteckningen och storleken på det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten, och som den ska förelägga Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 314 i EUF-fördraget, tillsammans med en beskrivning och motivering av eventuella skillnader mellan byråns utarbetade beräkning och det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten.
8. Europaparlamentet och rådet ska bevilja anslagen för bidraget till byrån. Europaparlamentet och rådet ska anta byråns tjänsteförteckning.
9. Styrelsen ska anta budgeten med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter. Byråns budget blir definitiv efter det att unionens allmänna budget slutligen antagits. Vid behov ska den justeras i enlighet därmed.
10. För alla fastighetsprojekt som kan få betydande konsekvenser för byråns budget ska artikel 203 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012⁽¹⁾ gälla.

Artikel 65

Genomförande och kontroll av budgeten

1. Den verkställande direktören ska genomföra byråns budget.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 av den 25 oktober 2012 om finansiella bestämmelser för unionens allmänna budget och om upphävande av rådets förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002 (EUT L 298, 26.10.2012, s. 1).

2. Senast den 1 mars efter utgången av budgetåret ska byråns räkenskapsförare förse kommissionens räkenskapsförare med de preliminära räkenskaper och en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret. Kommissionens räkenskapsförare ska konsolidera institutionernas och de decentraliserade organens preliminära redovisningar i enlighet med artikel 147 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

3. Senast den 31 mars efter utgången av budgetåret ska kommissionens räkenskapsförare förse revisionsrätten med byråns preliminära räkenskaper och en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret. Rapporten om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret ska även överlämnas till Europaparlamentet och rådet.

Revisionsrätten ska granska räkenskaperna i enlighet med artikel 287 i EUF-fördraget. Den ska årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

4. Efter det att revisionsrättens iakttagelser i fråga om byråns preliminära räkenskaper i enlighet med artikel 148 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 inkommit, ska räkenskapsföraren upprätta byråns slutliga redovisningar. Den verkställande direktören ska överlämna dem till styrelsen för yttrande.

5. Styrelsen ska avge ett yttrande om byråns slutliga redovisningar.

6. Senast den 1 juli efter utgången av budgetåret ska räkenskapsföraren överlämna de slutliga redovisningarna tillsammans med styrelsens yttrande till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten.

7. Byråns slutliga redovisningar ska offentliggöras.

8. Senast den 30 september efter utgången av budgetåret ska den verkställande direktören till revisionsrätten överlämna ett svar på dess iakttagelser. Han eller hon ska även skicka detta svar till styrelsen och till kommissionen.

9. Den verkställande direktören ska på Europaparlamentets begäran lägga fram alla uppgifter som behövs för att förfarandet för ansvarsfrihet för det berörda räkenskapsåret ska fungera väl, i enlighet med artikel 165.3 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012.

10. Europaparlamentet ska före den 15 maj år N + 2, på rekommendation av rådet som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, bevilja den verkställande direktören ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten för budgetår N.

Artikel 66

Finansiella regler

Styrelsen ska anta byråns finansiella regler efter samråd med kommissionen. De får inte avvika från delegerade förordning (EU) nr 1271/2013, såvida detta inte är nödvändigt på grund av särdragen i byråns verksamhet och kommissionen har gett sitt samtycke till detta i förväg.

KAPITEL 11

PERSONAL

Artikel 67

Allmänna bestämmelser

1. Tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda samt de bestämmelser som har antagits gemensamt av unionens institutioner för att ge verkan åt de tjänsteföreskrifterna ska gälla för byråns personal.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 51.1 j i denna förordning ska de genomförandebestämmelser som har antagits av kommissionen för att ge verkan åt tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda, inklusive de allmänna genomförandebestämmelserna, i tillämpliga delar gälla för byrån, i enlighet med artikel 110 i tjänsteföreskrifterna.

3. Byrån ska vidta lämpliga administrativa åtgärder, bl.a. genom strategier för utbildning och förebyggande, för att organisera sina avdelningar så att eventuella intressekonflikter undviks.

Artikel 68

Verkställande direktör

1. Den verkställande direktören ska vara tillfälligt anställd vid byrån i enlighet med artikel 2 a i anställningsvillkoren för övriga anställda.

2. Den verkställande direktören ska utses av styrelsen på grundval av meriter, dokumenterad förvaltnings- och ledningsförmåga, samt relevanta kunskaper om och erfarenheter från transportsektorn, från en förteckning över minst tre kandidater som föreslås av kommissionen efter ett öppet och transparent urvalsförfarande efter det att meddelandet om den lediga tjänsten har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* och på lämpligt sätt på andra platser. Innan styrelsen fattar sitt beslut ska den observatör som avses i artikel 51.1 x rapportera om förfarandet.

Vid ingåendet av den verkställande direktörens anställningsavtal ska byrån företrädas av styrelsens ordförande.

Den kandidat som styrelsen väljer kan före utnämningen anmodas att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.

3. Den verkställande direktörens mandatperiod ska vara fem år. Vid periodens utgång ska kommissionen göra en utvärdering av den verkställande direktörens arbetsinsats och byråns framtida uppgifter och utmaningar.

4. Styrelsen får efter ett förslag av kommissionen i vilket hänsyn tas till den utvärdering som avses i punkt 3, förlänga den verkställande direktörens mandatperiod en gång med högst fem år.

5. Styrelsen ska underrätta Europaparlamentet om sin avsikt att förlänga den verkställande direktörens mandatperiod. Under en månad före en sådan förlängning av mandatperioden kan den verkställande direktören anmodas att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.

6. En verkställande direktör vars mandatperiod har förlängts får inte delta i något annat urvalsförfarande för samma befattning efter mandatperiodens förlängning.

7. Den verkställande direktören kan avsättas från sin post endast efter styrelsebeslut på begäran av kommissionen eller av en tredjedel av styrelsens ledamöter.

Artikel 69

Utstationerade nationella experter och övrig personal

Byrån får använda utstationerade nationella experter och övrig personal som inte är anställd av byrån inom ramen för tjänsteforeskrifterna för tjänstemän och anställningsvillkoren för övriga anställda.

Utan att det påverkar tillämpningen av det tillämpliga kommissionsbeslutets bestämmelser för utstationering av nationella experter, vilka gäller för byrån, ska styrelsen anta ett beslut om bestämmelser för utstationering av nationella experter till byrån, däribland bestämmelser om förebyggande och hantering av intressekonflikter samt relevanta begränsningar i fall där de nationella experternas oberoende och opartiskhet skulle kunna undergrävas.

KAPITEL 12

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 70

Immunitet och privilegier

Byrån och dess personal ska omfattas av protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier.

Artikel 71

Avtal om säte och villkor för verksamheten

1. Om de nödvändiga bestämmelserna om de lokaler och anläggningar som värdmedlemsstaten ska ställa till byråns förfogande samt de särskilda regler i denna medlemsstat som ska tillämpas på den verkställande direktören, på styrelseledamöterna, på byråns anställda och på deras familjemedlemmar ännu inte har införts eller ännu inte har fastställts i ett skriftligt avtal, ska en överenskommelse om alla dessa aspekter ingås mellan byrån och värdmedlemsstaten i enlighet med värdmedlemsstatens lagstiftning och efter att ha godkänts av styrelsen, senast den 16 juni 2017. Denna överenskommelse kan anta formen av ett avtal om säte.

2. Värdmedlemsstaten ska erbjuda bästa möjliga villkor för att säkerställa att byrån fungerar väl, inklusive flerspråkig skolundervisning med europeisk inriktning samt lämpliga transportförbindelser.

Artikel 72

Ansvarsbestämmelser

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar ska regleras av den lag som är tillämplig på avtalet i fråga.
2. Europeiska unionens domstol ska vara behörig att träffa avgöranden enligt skiljedoms klausul i ett avtal som byrån ingått.
3. Vad beträffar utomobligatoriskt ansvar ska byrån ersätta skada som orsakats av dess avdelningar eller av dess anställda under tjänsteutövning, i enlighet med de allmänna principer som är gemensamma för medlemsstaternas rättsordningar.
4. Europeiska unionens domstol ska vara behörig i tvister om ersättning för sådana skador som avses i punkt 3.
5. De anställdas personliga ansvar gentemot byrån ska regleras av bestämmelserna i de tjänsteforeskrifter eller anställningsvillkor för övriga anställda som är tillämpliga på dem.

Artikel 73

Samarbete med nationella rättsliga myndigheter

Om byrån blir inblandad i nationella rättsliga förfaranden på grund av att byrån har utfört sina uppgifter i enlighet med artiklarna 19 och 21.6 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 10.6 i direktiv (EU) 2016/798, ska byrån och dess personal utan onödigt dröjsmål samarbeta med de behöriga nationella rättsliga myndigheterna. Lämpliga förfaranden som ska tillämpas i sådana situationer ska utarbetas av styrelsen i enlighet med artikel 51.1 v.

Artikel 74

Språkordning

1. Förordning nr 1 ska tillämpas på byrån. Om så krävs ska styrelsen anta lämpliga genomförandebestämmelser för den förordningen.
På begäran av en styrelseledamot ska beslutet om detta fattas med enhällighet.
2. De översättningar som krävs för byråns verksamhet ska tillhandahållas av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

Artikel 75

Tredjeländers deltagande i byråns arbete

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 44 ska byrån vara öppen för deltagande av tredjeländer, i synnerhet länder inom ramen för den europeiska grannskapspolitiken och utvidgningspolitiken och Eftaländer som har ingått sådana avtal med unionen som innebär att de berörda länderna antagit och tillämpar unionsrätten, eller motsvarande nationella åtgärder, inom det område som omfattas av denna förordning, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 218 i EUF-fördraget.

2. I enlighet med tillämpliga bestämmelser i de avtal som avses i punkt 1 ska överenskommelser träffas mellan byrån och de berörda tredjeländerna där det fastställs detaljerade regler för dessa tredjeländers deltagande i byråns arbete, särskilt karaktären hos och omfattningen av deras deltagande. Överenskommelserna ska innehålla bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal. De får innehålla bestämmelser om ej röstberättigade företrädare för de berörda tredjeländerna i styrelsen.

Byrån ska underteckna överenskommelserna efter att ha fått kommissionens och styrelsens samtycke.

Artikel 76

Samarbete med nationella myndigheter och organ

1. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ingå samarbetsavtal med avseende på genomförandet av artiklarna 14, 20 och 21, med beaktande av artikel 51.1 t.
2. Dessa samarbetsavtal kan vara särskilda avtal eller ramavtal och kan omfatta en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. Avtalen ska innehålla en specificerad beskrivning av uppgifter och resultatvillkor och fastställa tidsfristerna för de förväntade resultaten samt avgöra hur de avgifter som de sökande betalar ska fördelas mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna. Vid fördelningen ska hänsyn tas till den övergripande modell som avses i artikel 51.1 u.
3. För att minska den administrativa bördan och kostnaderna för den sökande får samarbetsavtalen även inbegripa specifika samarbetsöverenskommelser om järnvägsnäten av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap. I de fall sådana järnvägsnät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem får sådana specifika samarbetsöverenskommelser inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, när så krävs för att säkerställa en effektiv och proportionell resursfördelning.
4. När det gäller medlemsstater i vilka järnvägsnätens spårvidd skiljer sig från den för unionens huvudjärnvägsnät och dessa nät omfattas av tekniska och driftsmässiga krav som är identiska med de som gäller i angränsande tredjeländer ska ett multilateralt samarbetsavtal omfatta alla berörda nationella säkerhetsmyndigheter i dessa medlemsstater i enlighet med artikel 21.15 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 11.3 i direktiv (EU) 2016/798.
5. Samarbetsavtalen ska ha upprättats innan byrån utför sina uppgifter i enlighet med artikel 83.4.
6. Byrån får ingå samarbetsavtal med andra nationella myndigheter och behöriga organ med avseende på genomförandet av artiklarna 14, 20 och 21.
7. Samarbetsavtalen ska inte påverka byråns övergripande ansvar för utförandet av dess uppgifter i enlighet med vad som föreskrivs i artiklarna 14, 20 och 21.
8. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna får samarbeta och utbyta bästa praxis när det gäller genomförandet av direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 77

Öppenhet

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 ⁽¹⁾ ska tillämpas på de handlingar som finns hos byrån.

Styrelsen ska anta rutiner för genomförandet av förordning (EG) nr 1049/2001 senast den 16 juni 2017.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43).

Beslut som fattas av byrån i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1049/2001 får prövas genom ett klagomål till ombudsmannen eller genom att talan väcks vid Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 228 respektive artikel 263 i EUF-fördraget.

2. Byrån ska offentliggöra sina rekommendationer, yttranden, studier, rapporter och konsekvensbedömningsresultat på sin webbplats, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 och efter det att allt konfidentiellt material har avlägsnats.

3. Byrån ska offentliggöra intresseförklaringarna från ledamöterna i byråns förvaltnings- och ledningsstruktur enligt artikel 46.

Byrån ska behandla personuppgifter i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 ⁽¹⁾.

4. Styrelsen ska anta åtgärder för att se till att byrån via sin webbplats ger effektiv, användarvänlig och lättillgänglig information om driftskompatibilitets- och säkerhetsförfaranden på järnvägsområdet och om andra relevanta järnvägsdokument.

Artikel 78

Säkerhetsbestämmelser för skydd av sekretessbelagda eller känsliga uppgifter

Byrån ska tillämpa de principer som anges i kommissionens säkerhetsbestämmelser för skydd av säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter (i beslutet kallade *sekretessbelagda EU-uppgifter*) och känsliga icke-sekretessbelagda uppgifter i enlighet med kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/444 ⁽²⁾. Detta ska bland annat omfatta bestämmelser om utbyte, behandling och lagring av sådana uppgifter.

Artikel 79

Bedrägeribekämpning

1. För att underlätta bekämpning av bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet inom ramen för förordning (EG) nr 1073/1999 ska byrån senast den 16 december 2016 ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av Olaf och anta lämpliga bestämmelser som ska gälla byråns samtliga anställda genom användning av den mall som finns i bilagan till avtalet.

2. Revisionsrätten ska ha befogenhet att utföra revision, på grundval av handlingar och kontroller på plats, hos alla stödmottagare, uppdragstagare och underleverantörer som erhållit unionsfinansiering från byrån.

3. Olaf får göra utredningar, däribland kontroller och inspektioner på plats, i enlighet med bestämmelserna och förfarandena i förordning (EU) nr 883/2013 och rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 ⁽³⁾ i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen i samband med bidrag eller kontrakt som finansierats av byrån.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 ska befogenheten att utföra revision och utredningar uttryckligen tillerkännas revisionsrätten och Olaf, i enlighet med deras respektive befogenheter, i byråns samarbetsavtal med tredjeländer eller internationella organisationer, kontrakt, bidragsavtal och bidragsbeslut.

⁽¹⁾ 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 (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽²⁾ Kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/444 av den 13 mars 2015 om säkerhetsbestämmelser för skydd av säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter (EUT L 72, 17.3.2015, s. 53).

⁽³⁾ Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2).

KAPITEL 13

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 80

Genomförandeakter avseende avgifter och taxor

1. Kommissionen ska, på grundval av de principer som anges i punkterna 2 och 3, anta genomförandeakter för att närmare ange

- a) de avgifter och taxor som ska betalas till byrån, särskilt för tillämpning av artiklarna 14, 20, 21 och 22, och
- b) betalningsvillkoren.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 81.3.

2. Avgifter och taxor ska tas ut för

- a) utfärdande och förnyande av godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper,
- b) utfärdande och förnyande av gemensamma säkerhetsintyg,
- c) tillhandahållande av tjänster; de avgifter och taxor som ska betalas i detta avseende ska avspegla den faktiska kostnaden för varje tillhandahållande,
- d) utfärdande av beslut om godkännande i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797.

Avgifter och taxor får tas ut för behandling av överklaganden.

Samtliga avgifter och taxor ska anges och betalas i euro.

Avgifter och taxor ska fastställas på ett öppet, rättvist och enhetligt sätt, med beaktande av den europeiska järnvägssektorns konkurrenskraft. De får inte leda till onödiga ekonomiska bördor för de sökande. När så är lämpligt ska små och medelstora företags särskilda behov beaktas, inbegripet möjligheten att dela upp betalningar i flera olika delbetalningar och etapper.

Avgiften för att utfärda beslutet om godkännande ska fastställas på ett proportionellt sätt med beaktande av de olika etapperna i godkännandeförfarandet för projekt för markbaserad ERTMS och den arbetsbörda som krävs för varje etapp. Fördelningen av avgifterna ska anges tydligt i räkenskaperna.

Rimliga tidsfrister för betalning av avgifter och taxor ska fastställas, med beaktande av tidsfristerna för de förfaranden som föreskrivs i artiklarna 19 och 21 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798.

3. Beloppen för avgifter och taxor ska fastställas på en sådan nivå att inkomsten från dem räcker för att täcka de tillhandahållna tjänsternas fulla kostnad, inklusive de relevanta kostnader som härrör från de uppgifter som tilldelats de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artikel 76.2 och 76.3. Byråns samtliga utgifter för personal som deltar i den verksamhet som avses i punkt 2 i den här artikeln, även arbetsgivarens proportionella bidrag till pensionssystemet, ska särskilt avspeglas i denna kostnad. Om tillhandahållandet av de tjänster som omfattas av avgifter och taxor ger upphov till en återkommande betydande obalans ska avgifts- och taxenivån ses över. Dessa avgifter och taxor ska vara intäkter som avsatts för särskilda ändamål för byrån.

När kommissionen fastställer nivån för avgifterna och taxorna ska den beakta

- a) verksamhetsområdet för intygen,
- b) användningsområdet för godkännandena, och
- c) arten och omfattningen av järnvägsverksamheten.

Artikel 81

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättas genom artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797. 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, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 82

Utvärdering och översyn

1. Senast den 16 juni 2020 och vart femte år därefter ska kommissionen låta genomföra en utvärdering för att i synnerhet bedöma effekterna av och ändamålsenligheten och effektiviteten i byråns arbete och dess arbetsmetoder, med beaktande av allt relevant arbete som revisionsrätten genomför samt synpunkter och rekommendationer från de berörda intressenterna, bland annat nationella säkerhetsmyndigheter, företrädare för järnvägssektorn, arbetsmarknadens parter och konsumentorganisationer. Utvärderingen ska särskilt omfatta eventuella behov av att ändra byråns mandat samt de finansiella följderna av sådana ändringar.
2. Senast den 16 juni 2023 ska kommissionen bedöma funktionen hos det dubbla systemet för fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg, den därmed sammanhängande one-stop-shop och det harmoniserade genomförandet av ERTMS i unionen, för att fastställa huruvida det krävs förbättringar.
3. Kommissionen ska översända utvärderingsrapporten och sina slutsatser om denna till Europaparlamentet, rådet och styrelsen. Resultaten från utvärderingen ska offentliggöras.
4. I varannan utvärderingsrapport ska även byråns resultat bedömas med avseende på dess mål, mandat och uppgifter.

Artikel 83

Övergångsbestämmelser

1. Byrån ersätter och efterföljer Europeiska järnvägsbyrån, som inrättades genom förordning (EG) nr 881/2004, när det gäller alla ägarförhållanden, avtal, rättsliga förpliktelser, anställningskontrakt, ekonomiska åtaganden och skulder.
2. Utan att det påverkar varje medlemsstats rätt att utse en ny företrädare ska genom undantag från artikel 47 de styrelseledamöter som utsågs enligt förordning (EG) nr 881/2004 före den 15 juni 2016 sitta kvar som styrelseledamöter till dess att deras mandatperiod löper ut.

Genom undantag från artikel 54 ska den verkställande direktör som har utsetts enligt förordning (EG) nr 881/2004 sitta kvar fram till dess att hans eller hennes mandatperiod löper ut.
3. Genom undantag från artikel 67 ska alla anställningskontrakt som är i kraft den 15 juni 2016 uppfyllas till dess att de löper ut.
4. Byrån ska, med förbehåll för artikel 54.4 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 31.3 i direktiv (EU) 2016/798, utföra intygs- och godkännandeppgifter enligt artiklarna 14, 20 och 21 och de uppgifter som avses i artikel 22 senast från och med den 16 juni 2019.

Artikel 84

Upphävande

Förordning (EG) nr 881/2004 ska upphöra att gälla.

Artikel 85

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 11 maj 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT
Ordförande

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/797
av den 11 maj 2016
om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen
(omarbetning)
(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91.1, 170 och 171,

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) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG ⁽⁴⁾ har ändrats väsentligt flera gånger. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt behöriga myndigheter att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde skapas bör framför allt sammanlänkningen och driftskompatibiliteten hos de nationella järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa nät främjas, och de åtgärder som kan vara nödvändiga när det gäller teknisk standardisering bör genomföras, såsom föreskrivs i artikel 171 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (3) Strävan efter driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem bör leda till att det fastställs en optimal nivå av teknisk harmonisering och bör göra det möjligt att främja, förbättra och utveckla internationell järnvägstransport inom unionen och mellan unionen och tredjeländer och bidra till att det successivt inrättas en inre marknad för utrustning och tjänster för uppbyggnad, modernisering, ombyggnad och drift av unionens järnvägssystem.
- (4) För att bidra till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och skapa billigare och mer kortvariga godkännandeförfaranden och ökad järnvägssäkerhet är det lämpligt att effektivisera och harmonisera förfarandena för godkännande på unionsnivå.
- (5) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem omfattas i många medlemsstater av lokala tekniska krav. Sådana lokala kollektivtrafiksystem omfattas vanligen inte av tillståndsgivning i unionen. Spårvägar och snabbspårvägssystem omfattas dessutom ofta av vägtrafiklagstiftningen på grund av att de använder samma infrastruktur. Av dessa skäl behöver sådana lokala system inte vara driftskompatibla och bör därför undantas från tillämpningsområdet för detta direktiv. Detta bör inte hindra medlemsstaterna från att på frivillig basis tillämpa direktivets bestämmelser på lokala järnvägssystem, om de finner detta lämpligt.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 10 december 2015 (EUT C 57, 12.2.2016, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

- (6) Spårväg är ett kollektivtrafikskoncept som möjliggör en kombinerad drift både på snabbspårvägsinfrastruktur och på järnvägsinfrastruktur. Medlemsstaterna bör ha rätt att från tillämpningsområdet för de bestämmelser som antas för att genomföra detta direktiv undanta fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastruktursavsnitt och enbart i anslutningssyfte. När spårvägsfordon används på järnvägsinfrastruktur bör det säkerställas att alla väsentliga krav efterlevs, samt att den förväntade säkerhetsnivån på de relevanta linjerna upprätthålls. I gränsöverskridande fall bör de behöriga myndigheterna samarbeta.
- (7) Kommersiell drift av tåg längs järnvägsnätet förutsätter framför allt en utomordentligt god kompatibilitet mellan infrastrukturens och fordonens egenskaper, men också en effektiv sammankoppling av infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens informations- och kommunikationssystem. Prestanda, säkerhet, tjänstens kvalitet och kostnaderna för den är beroende av denna kompatibilitet och sammankoppling, vilket är fallet framför allt för driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem.
- (8) De rättsliga ramarna för järnvägen på unionsnivå och medlemsstatsnivå bör fastställa tydliga roller och ansvarsområden för att säkerställa att de säkerhets-, hälso- och konsumentskyddsregler som gäller för järnvägsnätet följs. Detta direktiv bör inte leda till lägre säkerhet eller ökade kostnader för unionens järnvägssystem. Därför bör Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ⁽¹⁾ och de nationella säkerhetsmyndigheterna ta fullt ansvar för de godkännanden de utfärdar.
- (9) Det råder stora skillnader mellan nationella föreskrifter, interna regler samt tekniska specifikationer som gäller för järnvägssystem, delsystem och komponenter på grund av att de innehåller tekniska bestämmelser som är specifika för varje lands industri och att de fastställer föreskrifter om mått och dimensioner, särskilda anordningar och särskilda egenskaper. Detta kan innebära att tåg inte kan framföras obehindrat inom hela unionen.
- (10) För att öka dessa industriers konkurrenskraft på världsmarknaden måste unionens järnvägsindustri ha tillgång till en marknad som är öppen och utsatt för konkurrens.
- (11) Det är sålunda lämpligt att för hela unionen fastställa väsentliga krav avseende järnvägens driftskompatibilitet som bör gälla för dess järnvägssystem.
- (12) Utvecklingen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) har visat behovet av att klargöra förhållandet mellan å ena sidan de väsentliga kraven och TSD:er och å andra sidan europeiska standarder och övriga handlingar av normativ karaktär. Det bör särskilt göras en tydlig skillnad mellan standarder eller delar av standarder som bör göras obligatoriska för att målen i detta direktiv ska kunna uppnås och de *harmoniserade standarder* som har växt fram i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 ⁽²⁾. När det är absolut nödvändigt kan det i TSD:erna göras en uttrycklig hänvisning till europeiska standarder eller specifikationer, som blir obligatoriska från och med den dag då TSD:n ska tillämpas.
- (13) För att få till stånd en verklig ökning av konkurrenskraften inom unionens järnvägssektor, utan att snedvrیدا konkurrensen mellan de viktigaste aktörerna i unionens järnvägssystem, bör TSD:erna och byråns rekommendationer om dessa TSD:er utarbetas med beaktande av principerna om öppenhet, samförstånd och insyn enligt bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.
- (14) Kvaliteten på järnvägstransporter i unionen är bland annat beroende av en utomordentligt god kompatibilitet mellan egenskaperna hos nätet (i dess vidaste mening, det vill säga de fasta delarna av alla berörda delsystem) och egenskaperna hos fordonen (inbegripet komponenter ombord i alla berörda delsystem). Prestandan, säkerheten, tjänstens kvalitet och kostnaderna är beroende av denna kompatibilitet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (se sidan 1 i detta nummer av EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 av den 25 oktober 2012 om europeisk standardisering och om ändring av rådets direktiv 89/686/EEG och 93/15/EEG samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG och 2009/105/EG samt om upphävande av rådets beslut 87/95/EEG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 1673/2006/EG (EUT L 316, 14.11.2012, s. 12).

- (15) TSD:erna har en direkt eller potentiell påverkan på den personal som är involverad i delsystemets drift och underhåll. Därför bör byrån, när den utarbetar TSD:er, samråda med arbetsmarknadens parter när så är lämpligt.
- (16) En TSD bör fastställa alla villkor som ska uppfyllas av en driftskompatibilitetskomponent, liksom det förfarande som ska följas vid bedömningen av överensstämmelse. Det måste också anges att alla komponenter bör underställas det förfarande för bedömning av överensstämmelse och lämplighet som anges i TSD:erna och bör åtföljas av motsvarande intyg, vilket utgörs av antingen en bedömning av om en driftskompatibilitetskomponent som beaktas separat överensstämmer med de tekniska specifikationerna eller en bedömning av en driftskompatibilitetskomponents lämplighet för användning i järnvägssammanhang med utgångspunkt i de tekniska specifikationerna.
- (17) Vid utvecklingen av nya TSD:er bör målet alltid vara att säkerställa kompatibilitet med befintliga delsystem. Detta kommer att bidra till att främja järnvägstransporternas konkurrenskraft och förhindra onödiga ytterligare kostnader genom kravet på ombyggnad eller modernisering av befintliga delsystem för att säkerställa kompatibilitet bakåt. I de undantagsfall där det inte är möjligt att säkerställa kompatibilitet bör det vara möjligt för TSD:er att fastställa den nödvändiga ram som behövs för att besluta om befintliga delsystem kräver ett nytt beslut eller godkännande för ibruktagande eller för utsläppande på marknaden, liksom tillhörande tidsfrister.
- (18) Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till de väsentliga kraven inte på ett explicit sätt kan behandlas i en TSD, bör de aspekter som det fortfarande finns behov av att behandla anges i en bilaga till TSD:n som öppna punkter. För dessa öppna punkter och för andra specialfall, och i syfte att efterleva befintliga system, bör nationella regler som kan antas i en medlemsstat av en behörig nationell, regional eller lokal myndighet gälla. För att undvika överflödiga kontroller och onödiga administrativa bördor bör nationella regler klassificeras för att fastställa likvärdighet mellan olika medlemsstaters nationella regler som omfattar samma ämnen.
- (19) Det bör anges hur en situation där det finns väsentliga krav som är tillämpliga på ett delsystem men som ännu inte omfattas av motsvarande TSD ska hanteras. I detta fall bör de organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse och kontroll vara de utsedda organ som avses i detta direktiv.
- (20) Detta direktiv bör gälla för hela unionens järnvägssystem, och tillämpningsområdet för TSD:erna bör utvidgas till att omfatta de fordon och järnvägsnät som inte ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet. Därför bör bilaga I till direktiv 2008/57/EG förenklas.
- (21) De funktionella och tekniska specifikationer som ska uppfyllas av delsystem och deras gränssnitt kan variera beroende på användningen av de berörda delsystemen, exempelvis beroende på linje- och fordonskategori, särskilt för att säkerställa samstämmighet mellan järnvägssystem för höghastighetstrafik och för konventionell trafik.
- (22) För att säkerställa det successiva genomförandet av driftskompatibilitet för järnvägen inom hela unionen och gradvis minska olikheterna i kvarvarande system, bör TSD:erna ange de bestämmelser som ska tillämpas vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem och kan inbegripa förslag om slutförande av målsystemet i etapper. För att järnvägssektorn ska förbli konkurrenskraftig och otillbörliga kostnader undvikas bör dock ikraftträdandet av nya eller ändrade TSD:er inte leda till någon omedelbar anpassning av fordon och infrastruktur till de nya specifikationerna.
- (23) I TSD:erna bör det anges när ombyggnad och modernisering av infrastruktur och fordon kräver ett nytt godkännande. Vid alla fall av ombyggnad och modernisering av infrastruktur bör den sökande lämna in ett underlag till den nationella säkerhetsmyndigheten genom den one-stop-shop som avses i förordning (EU) 2016/796 så att denna kan avgöra om ett nytt godkännande behövs på grundval av de kriterier som fastställs i detta direktiv. Vid ombyggnad och modernisering av fordon som har ett godkännande för utsläppande på marknaden bör den sökande kunna avgöra om han eller hon behöver ansöka om ett nytt godkännande från den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån på grundval av de kriterier som fastställs i detta direktiv.
- (24) Med hänsyn till att ett stegvis tillvägagångssätt tillämpas för att undanröja hinder för driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem och den tid som därför behövs för att anta TSD:er bör åtgärder vidtas för att undvika att medlemsstaterna antar nya nationella regler eller inleder projekt som skulle öka olikheterna i det befintliga systemet.

- (25) För att undanröja hindren för driftskompatibilitet, och till följd av att TSD:ernas tillämpningsområde utvidgas till hela unionens järnvägssystem, bör mängden nationella regler minska successivt. Nationella regler som uteslutande har att göra med befintliga system bör åtskiljas från regler som behövs för att täcka öppna punkter i TSD:er. Den sistnämnda typen av regler bör successivt tas bort som ett resultat av att öppna punkter i TSD:erna stängs.
- (26) Nationella regler bör utformas och offentliggöras på ett sådant sätt att alla potentiella användare av ett nationellt järnvägsnät kan förstå dem. I sådana regler hänvisas ofta till andra dokument såsom nationella standarder, europeiska standarder, internationella standarder eller andra tekniska specifikationer som helt eller delvis kan vara skyddade av immateriella rättigheter. Detta innebär att skyldigheten att offentliggöra inte bör gälla de dokument som den nationella regeln direkt eller indirekt hänvisar till.
- (27) Antagandet av ett stegvist tillvägagångssätt svarar mot det mål som hänger samman med driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem, vilket kännetecknas av gammal nationell infrastruktur och gamla fordon som kräver stora investeringar för att anpassas eller förnyas, och man bör särskilt se till att bevara järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra transportsätt.
- (28) På grund av omfattningen av och komplexiteten hos unionens järnvägssystem har det av praktiska skäl visat sig nödvändigt att dela upp systemet i följande delsystem: Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering, Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, Energi, Rullande materiel, Drift och trafikledning, Underhåll samt Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. För varje sådant delsystem behöver väsentliga krav definieras och sådana tekniska specifikationer fastställas som är nödvändiga för att uppfylla dessa krav, särskilt när det gäller komponenter och gränssnitt. Järnvägssystemet indelas i anläggningstillgångar och rörliga delar vilka å ena sidan omfattar järnvägsnätet, som består av linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa ett säkert och kontinuerligt fungerande system, och å andra sidan alla fordon som rör sig inom järnvägsnätet. Med avseende på tillämpningen av detta direktiv består fordon därför av ett delsystem (Rullande materiel) och i tillämpliga fall andra delsystem (huvudsakligen delsystemet Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering). Även om systemet är uppdelat i flera delar bör byrån ha översyn över hela systemet, i syfte att främja driftskompatibilitet och säkerhet.
- (29) I Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, i vilken unionen är part, fastställs tillgänglighet som en av de allmänna principerna, och det krävs att konventionsstater ska vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning ges tillgång på samma villkor som andra, bland annat genom att utveckla, utfärda och övervaka tillämpningen av miniminormer och riktlinjer för tillgänglighet. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet är därför ett väsentligt krav för driftskompatibiliteten i unionens järnvägssystem.
- (30) Ingen person får utsättas för direkt eller indirekt diskriminering på grund av funktionsnedsättning. För att se till att alla unionsmedborgare kan dra nytta av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, bör medlemsstaterna främja ett järnvägssystem som är tillgängligt för alla.
- (31) Genomförandet av bestämmelserna om driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem bör inte ge upphov till oskäliga kostnader eller till att driftskompatibiliteten i befintliga järnvägsnät undergrävs.
- (32) TSD:erna påverkar även villkoren för användarna av järnvägstransporter, och det är följaktligen nödvändigt att rådfråga dem, inklusive organisationer för personer med funktionsnedsättning när så är lämpligt, om de aspekter som rör dem.
- (33) Varje berörd medlemsstat bör tillåtas att frångå tillämpningen av vissa TSD:er i ett begränsat antal vederbörligen motiverade situationer. Dessa situationer och de förfaranden som ska följas om en viss TSD inte tillämpas bör definieras tydligt.
- (34) Utarbetandet av TSD:er och deras tillämpning på unionens järnvägssystem bör inte få lägga hinder i vägen för den tekniska innovationen, vilken bör inriktas på att förbättra de ekonomiska resultaten.

- (35) För att iaktaga tillämpliga bestämmelser om upphandlingsförfaranden inom järnvägssektorn, särskilt de som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU ⁽¹⁾, ska de upphandlande enheterna inkludera de tekniska specifikationerna i de allmänna dokumenten eller i de kontraktbestämmelser som hänförs till varje kontrakt. Det är därför nödvändigt att utarbeta en uppsättning regler som kan tjäna som referenser för dessa tekniska specifikationer.
- (36) Det ligger i unionens intresse att det finns ett internationellt standardiseringssystem, inom vilket standarder utformas som verkligen används av internationella handelsparter och som uppfyller de unionspolitiska kraven. De europeiska standardiseringsorganisationerna bör följaktligen fortsätta sitt samarbete med internationella standardiseringsorgan.
- (37) En upphandlande enhet som beställer utformning, konstruktion, modernisering eller ombyggnad av ett delsystem kan vara ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare, en enhet som ansvarar för underhåll, en fordonsinnehavare eller en koncessionsinnehavare som har fått i uppdrag att genomföra ett projekt. Upphandlande enheter bör definiera de krav som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder. Dessa specifikationer bör uppfylla de väsentliga krav som har harmoniserats på unionsnivå och som unionens järnvägssystem ska uppfylla.
- (38) Förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse eller lämplighet för användning bör grunda sig på utnyttjandet av moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som antas enligt detta direktiv. För att främja industrins utveckling är det lämpligt att i största möjliga utsträckning utarbeta förfarandena för kvalitetssäkring.
- (39) Komponenternas överensstämmelse är i huvudsak knuten till deras användningsområde så att systemets driftskompatibilitet kan garanteras, och inte bara deras fria rörlighet på unionsmarknaden. Bedömningen av lämpligheten för användning bör göras för användning av de komponenter som är mest avgörande för systemets säkerhet, tillgänglighet eller ekonomi. Tillverkaren behöver således inte CE-märka komponenter som omfattas av detta direktiv. På grundval av bedömningen av överensstämmelse och/eller lämplighet för användning, bör tillverkarens försäkran om överensstämmelse vara tillräcklig.
- (40) Tillverkarna är likväl skyldiga att CE-märka vissa komponenter för att styrka att de överensstämmer med annan unionslagstiftning som de omfattas av.
- (41) När en TSD träder i kraft finns det redan ett antal driftskompatibilitetskomponenter på marknaden. En övergångsperiod bör medges så att dessa komponenter kan integreras i ett delsystem även om de inte på alla punkter överensstämmer med denna TSD.
- (42) De delsystem som utgör unionens järnvägssystem bör underkastas ett kontrollförfarande. Kontrollen bör ge de enheter som ansvarar för ibruktagandet eller utsläppandet på marknaden av delsystemen tillräckligt information om att resultatet i konstruktions-, uppbyggnads- och ibruktagandestadierna överensstämmer med gällande regler och tekniska och driftsmässiga föreskrifter. Kontrollförfarandet bör även innebära att tillverkarna kan räkna med likabehandling i alla medlemsstater.
- (43) Efter det att ett delsystem har tagits i bruk eller släppts ut på marknaden bör man försäkra sig om att det används och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som gäller för delsystemet. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 ⁽²⁾ ansvarar infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretaget eller den enhet som ansvarar för underhållet, i respektive delsystem, för att dessa krav uppfylls.
- (44) Om det under användningen visar sig att ett fordon eller en fordonstyp inte uppfyller något av de tillämpliga väsentliga kraven bör nödvändiga korrigerande åtgärder vidtas av berörda järnvägsföretag för att få fordonet/fordonen att uppfylla kraven. Om bristen på överensstämmelse med kraven leder till en allvarig säkerhetsrisk bör det vara möjligt för den nationella säkerhetsmyndigheten som ansvarar för tillsynen av fordonet i trafik att vidta nödvändiga tillfälliga säkerhetsåtgärder, inbegripet att omedelbart begränsa eller avbryta verksamheten i fråga. Om de korrigerande åtgärderna inte räcker till och den allvariga säkerhetsrisken som den bristande överensstämmelsen orsakat kvarstår, bör den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån ha rätt att återkalla eller

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (se sidan 102 i detta nummer av EUT).

ändra godkännandet. En allvarlig säkerhetsrisk bör i detta sammanhang förstås som ett allvarligt åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav som i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka eller en allvarlig olycka. Återkallelseprocessen bör stödjas av ett lämpligt informationsutbyte mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna, inbegripet genom användning av register.

- (45) Alla inblandade aktörers respektive roller och ansvarsområden bör klargöras med hänsyn till förfarandena för utsläppandet på marknaden och användning av fordon samt för ibruktagande av fasta installationer.
- (46) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör samarbeta och där det är lämpligt dela behörighet för utfärdande av godkännanden, med vederbörligt beaktande av säkerheten. Därför bör samarbetsavtal mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna upprättas.
- (47) För att säkerställa att ERTMS-utrustningen (*European Rail Traffic Management System* – det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg) uppfyller gällande specifikationer och för att hindra ytterligare krav avseende ERTMS från att undergräva dess driftskompatibilitet bör byrån vara systemmyndighet för ERTMS. I detta syfte bör byrån ansvara för att bedöma de planerade tekniska lösningarna innan en inbjudan att lämna anbud avseende markbaserad ERTMS-utrustning inleds eller offentliggörs, för att kontrollera huruvida dessa tekniska lösningar uppfyller de relevanta TSD:erna och är fullständigt driftskompatibla. Överlappningar mellan byråns bedömning och de anmälda organens uppgifter i kontrollförfarandet bör undvikas. Den sökande bör därför informera byrån om ett kontrollförfarande som utförs av det anmälda organet redan har inletts eller om ett intyg om överensstämmelse redan finns tillgängligt. Sökanden bör kunna välja att begära att byrån genomför en sådan bedömning antingen för varje enskilt ERTMS-projekt eller för en kombination av projekt, en linje, en grupp av linjer eller ett järnvägsnät.
- (48) Ikraftträdandet av detta direktiv bör inte försena genomförandet av ERTMS-projekt för vilka anbuds-förfarandet eller tilldelningen av kontrakt slutförts.
- (49) För att underlätta utsläppandet på marknaden av fordon och för att minska den administrativa bördan bör det införas ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden som är giltigt i hela unionen. Även om godkännanden för utsläppande på marknaden möjliggör affärstransaktioner avseende fordon överallt på unionsmarknaden, får ett fordon endast användas inom det område för användning som omfattas av dess godkännande. Mot bakgrund av detta bör alla eventuella utvidgningar av området för användning vara föremål för ett uppdaterat godkännande för fordonet. Det är nödvändigt att fordon som redan godkänts enligt tidigare direktiv även får ett godkännande för utsläppande på marknaden, om de är avsedda att användas på järnvägsnät som inte omfattas av godkännandet.
- (50) När området för användning är begränsat till järnvägsnät inom en medlemsstat bör sökanden ha möjlighet att välja att antingen lämna in ansökan om godkännande av fordon genom den one-stop-shop som avses i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten eller till byrån. Sökandens val bör vara bindande tills dess att sökandens ansökan avslutats eller avbrutits.
- (51) Sökanden bör ha tillgång till ett lämpligt förfarande som gör det möjligt att överklaga ett beslut av byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna eller deras underlåtenhet att agera. Dessutom bör tydliga förfarande- och tvistlösningsbestämmelser fastställas för situationer där byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna är oeniga i sina bedömningar när det gäller utfärdande av godkännande av fordon.
- (52) Särskilda åtgärder, inbegripet samarbetsavtal, bör beakta den specifika geografiska och historiska situationen i vissa medlemsstater, samtidigt som man säkerställer en väl fungerande inre marknad.
- (53) Om verksamheten är begränsad till järnvägsnät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap och om sådana järnvägsnät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem, bör det vara möjligt för sökanden att uppfylla nödvändiga formaliteter lokalt genom kontakter med berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I detta syfte och för att minska den administrativa bördan och de administrativa kostnaderna bör det vara möjligt att i de samarbetsavtal som ska ingås mellan byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna föreskriva om en lämplig arbetsfördelning, utan att det påverkar byråns slutgiltiga ansvar för utfärdandet av godkännandet.

- (54) Järnvägsnäten i de baltiska staterna (Estland, Lettland och Litauen) har en spårvidd på 1 520 mm, vilken är densamma som i angränsande tredjeländer men en annan än den som gäller för unionens huvudjärnvägsnät. Dessa baltiska järnvägsnät har ärvt gemensamma tekniska och driftsmässiga krav som möjliggör faktisk driftskompatibilitet mellan dem, och i detta avseende kan ett godkännande av fordon som utfärdats i en av dessa medlemsstater även vara giltigt för de andra järnvägsnäten. För att underlätta en effektiv och proportionell resursfördelning när det gäller godkännande för utsläppande av fordon på marknaden eller ett typgodkännande för fordon samt för att minska de ekonomiska och administrativa bördorna för den sökande i sådana fall, bör de specifika samarbetsavtal som ingås mellan byrån och berörda nationella säkerhetsmyndigheter vid behov inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på dessa nationella säkerhetsmyndigheter.
- (55) Medlemsstater med en stor andel järnvägstrafik till tredjeländer med samma spårvidd, men en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät, bör kunna behålla annorlunda förfaranden för fordonsgodkännande för godsvagnar och personvagnar som används gemensamt med dessa tredjeländer.
- (56) Av spårbarhets- och säkerhetsskäl bör medlemsstaternas behöriga myndigheter tilldela fordon ett europeiskt fordonnummer när fordonsinnehavaren begär detta. Fordonsuppgifterna bör därefter registreras i ett fordonregister. Fordonsregistren bör vara tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom unionen. Uppgifterna i fordonregistren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser funktionella och tekniska aspekter. För att minska den administrativa bördan och otillbörliga kostnader bör kommissionen anta en specifikation för ett europeiskt fordonregister som införlivar de nationella fordonregistren, i syfte att skapa ett gemensamt verktyg, samtidigt som möjlighet ges att bibehålla ytterligare funktioner som är relevanta för medlemsstaternas särskilda behov.
- (57) För att säkerställa spårbarhet avseende fordon och deras historia bör hänvisningarna till godkännandena för utsläppande av fordon på marknaden registreras tillsammans med övriga fordondata.
- (58) Förfaranden bör fastställas för kontroll av kompatibiliteten mellan fordon och de sträckor på vilka de ska användas efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden och innan ett järnvägsföretag använder ett fordon inom det område för användning som anges i dess godkännande för utsläppande på marknaden.
- (59) De anmälda organ som har till uppgift att granska förfarandena för bedömning av komponenternas överensstämmelse och lämplighet liksom förfarandet för kontroll av delsystemen bör, särskilt om någon europeisk specifikation inte finns, samordna sina beslut så mycket som möjligt.
- (60) Öppen ackreditering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008⁽¹⁾, för att den nivå som krävs när det gäller förtroendet för intyg om överensstämmelse ska tryggas, bör av de nationella offentliga myndigheterna inom unionen betraktas som det bästa sättet att styrka den tekniska kompetensen hos anmälda organ och, på motsvarande sätt, de organ som utsetts att kontrollera överensstämmelsen med nationella regler. Nationella myndigheter bör emellertid kunna anse att de har tillräckliga möjligheter att utföra denna bedömning på egen hand. I så fall bör de nationella myndigheterna, för att trygga en rimlig trovärdighetsnivå för bedömningar utförda av andra nationella myndigheter, tillhandahålla kommissionen och övriga medlemsstater den dokumentation som krävs för att visa att de utvärderade organen för bedömning av överensstämmelse uppfyller de relevanta kraven.
- (61) Detta direktiv bör vara begränsat till att fastställa driftskompatibilitetskraven för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem. För att underlätta överensstämmelsen med dessa krav är det nödvändigt att tillämpa en presumtion om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med harmoniserade standarder som har antagits i enlighet med förordning (EU) nr 1025/2012 för att uttrycka detaljerade tekniska specifikationer som rör dessa krav.
- (62) Åtgärder som antagits enligt detta direktiv bör kompletteras med initiativ avsedda att ekonomiskt stödja innovativ och driftskompatibel teknik inom unionens järnvägssektor.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (63) I syfte att komplettera icke väsentliga delar av detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på varje TSD:s särskilda mål. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (64) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen ges genomförandebefogenheter som avser följande: TSD:er och ändringar av TSD:er, inklusive sådana ändringar som behövs för att avhjälpa brister i TSD:er, mallen för EG-försäkrans om överensstämmelse eller lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter och åtföljande dokument; den information som ska ingå i det underlag som bör åtfölja begäran om att få frångå tillämpningen av en eller flera TSD:er eller delar av dessa samt formatet för och metoderna för översändning av detta underlag, och, när det är lämpligt, beslutet om att frångå tillämpningen av TSD:er; klassificeringen av de anmälda nationella reglerna i olika grupper i syfte att underlätta kontrollerna av kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning; uppgifter om EG-kontrollförfarandet och kontrollförfarandet när det gäller nationella regler samt mallarna för EG-kontrollförklaringen och mallar för dokument i det tekniska underlaget som bör åtfölja kontrollförklaringen samt mallarna för kontrollintygen; de praktiska arrangemangen för fordonsregistrering; utformningen av försäkrans om typöverensstämmelse och, när det är lämpligt, särskilda moduler för överensstämmelsebedömning; de nationella fordonsregistren, det europeiska fordonsregistret och registret över godkännande för utsläppande av fordonstyper på marknaden; samt de gemensamma specifikationer som avser innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt samt regler för inmatning och läsning av data för infrastrukturregistret. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (65) TSD:erna bör regelbundet ses över. När brister upptäcks i TSD:erna bör byrån uppmanas att avge ett yttrande som, under vissa villkor, kan offentliggöras och användas av alla berörda parter (inbegripet industrin och anmälda organ) som ett godtagbart sätt att uppfylla kraven i avvaktan på översynen av de berörda TSD:erna.
- (66) Genomförandeaakter om fastställande av nya TSD:er eller ändring av TSD:er bör avspegla de särskilda mål som fastställs av kommissionen genom delegerade akter.
- (67) Vissa organisatoriska åtgärder är nödvändiga för att förbereda byrån för dess utökade roll enligt detta direktiv. Följaktligen bör en lämplig övergångsperiod fastställas. Under denna period bör kommissionen se över de framsteg som byrån gjort vid förberedelserna inför sin utökade roll. Därefter bör kommissionen regelbundet rapportera om framstegen med att genomföra direktivet. Rapporten bör särskilt utvärdera processen för godkännande av fordon, de fall där TSD:er inte tillämpas och användningen av register. Kommissionen bör också rapportera om åtgärder som vidtagits avseende identifiering av och spårbarhet för säkerhetskritiska komponenter.
- (68) Det är nödvändigt att ge medlemsstaterna, de nationella säkerhetsmyndigheterna och berörda parter tillräckligt med tid för att förbereda genomförandet av detta direktiv.
- (69) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom hela unionen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av sin omfattning och sina verkningar, kan uppnås bättre 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 detta mål.
- (70) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 2008/57/EG. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av direktiv 2008/57/EG.
- (71) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt av direktiven som anges i del B i bilaga V.

⁽¹⁾ 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 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Detta direktiv fastställer de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med direktiv (EU) 2016/798 för att fastställa en optimal nivå av teknisk harmonisering, göra det möjligt att främja, förbättra och utveckla järnvägstransport inom unionen och mellan unionen och tredjeländer och bidra till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och det gradvisa förverkligandet av den inre marknaden. Dessa villkor gäller konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.
2. Detta direktiv innehåller, för varje delsystem, bestämmelser om de driftskompatibilitetskomponenter, gränssnitt och förfaranden samt de villkor för den allmänna kompatibiliteten hos unionens järnvägssystem som krävs för att uppnå driftskompatibilitet i systemet.
3. Detta direktiv ska inte tillämpas på
 - a) tunnelbanor,
 - b) spårvägs- och snabbspårvägsfordon samt infrastruktur som enbart används av dessa fordon,
 - c) nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortrafik samt företag som enbart använder de näten.
4. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som de antar för att genomföra detta direktiv:
 - a) Privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur.
 - b) Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.
 - c) Snabbspårvägsinfrastruktur som tidvis används av järnvägsfordon på snabbspårvägens driftsvillkor och uteslutande om detta är nödvändigt för dessa fordons anslutningsmöjligheter.
 - d) Fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit som äger rum på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastrukturssnitt och enbart i anslutningssyfte.
5. Vad gäller duospårvagnar som används i unionens järnvägssystem ska, om det saknas TSD:er som gäller för dessa duospårvagnar, följande gälla:
 - a) Berörda medlemsstater ska säkerställa att nationella regler eller andra relevanta tillgängliga åtgärder antas för att garantera att sådana duospårvagnar uppfyller de relevanta väsentliga kraven.
 - b) Medlemsstaterna får anta nationella regler för att specificera vilket godkännandeförfarande som gäller för sådana duospårvagnar. Den myndighet som utfärdar fordonsgodkännandet ska samråda med relevant nationell säkerhetsmyndighet för att säkerställa att den blandade användningen av duospårvagnar och järnvägståg uppfyller alla väsentliga krav samt relevanta gemensamma säkerhetsmål.

- c) Genom undantag från artikel 21 ska de relevanta behöriga myndigheterna, om det rör sig om gränsöverskridande transport, samarbeta när det gäller utfärdandet av fordonsgodkännandena.

Denna punkt gäller inte fordon som är undantagna från detta direktivs tillämpningsområde i enlighet med punkterna 3 och 4.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *unionens järnvägssystem*: de delar som förtecknas i bilaga I,
2. *driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls,
3. *fordon*: ett järnvägsfordon som är lämpligt för trafikering av järnvägslinjer på hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem,
4. *järnvägsnät*: de linjer, stationer, terminaler och alla former av fast utrustning som behövs för att säkerställa att unionens järnvägssystem fungerar säkert och kontinuerligt,
5. *delsystem*: de strukturella eller funktionella delarna av unionens järnvägssystem, såsom anges i bilaga II,
6. *mobilt delsystem*: delsystemet för rullande materiel och delsystemet för fordonsbaserad trafikstyrning och signalering,
7. *driftskompatibilitetskomponenter*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses att införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet är direkt eller indirekt beroende av, inbegripet såväl materiella föremål som immateriella föremål,
8. *produkt*: en produkt som framställs genom en tillverkningsprocess, inbegripet driftskompatibilitetskomponenter och delsystem,
9. *väsentliga krav*: de krav som anges i bilaga III och som ska uppfyllas av unionens järnvägssystem, delsystemen, driftskompatibilitetskomponenterna och även gränssnitten,
10. *europaisk specifikation*: en specifikation som faller under en av följande kategorier
 - en gemensam teknisk specifikation enligt definitionen i bilaga VIII till direktiv 2014/25/EU,
 - ett europeiskt tekniskt godkännande som avses i artikel 60 i direktiv 2014/25/EU, eller
 - en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 b i förordning (EU) nr 1025/2012,
11. *teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: en specifikation som antagits i enlighet med detta direktiv, som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de väsentliga kraven ska uppfyllas och driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem säkerställas,
12. *grundparametrar*: regler och tekniska eller funktionella villkor som är av avgörande betydelse för driftskompatibiliteten och som anges i den relevanta TSD:n,
13. *specialfall*: del i järnvägssystemet som nödvändiggör särskilda tillfälliga eller permanenta föreskrifter i TSD:er av skal som hänför sig till begränsningar beroende på geografi, topografi eller stadsmiljö eller till en strävan att uppnå kompatibilitet med det befintliga systemet, i synnerhet järnvägslinjer och järnvägsnät som är isolerade från resten av unionen, lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd, fordon som uteslutande är avsedda för lokal, regional eller historisk användning samt fordon på väg till eller från tredjeländer,
14. *ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om detta tekniska underlag existerar, och som förbättrar delsystemets totala prestanda,
15. *modernisering*: sådant arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda,

16. *befintligt järnvägssystem*: infrastrukturen bestående av järnvägsnätet, med linjer och fasta installationer, samt fordon av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer,
17. *byte i samband med underhåll*: ersättande av komponenter med delar som har identisk funktion och prestanda i samband med förebyggande underhåll och reparationer,
18. *duospårsvagn*: ett fordon avsett för kombinerad användning på både snabbspårsvägsinfrastruktur och järnvägsinfrastruktur,
19. *ibruktagande*: alla åtgärder som sammantagna gör att ett delsystem tas i drift,
20. *upphandlande enhet*: ett offentligt eller privat organ som beställer konstruktion och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,
21. *fordonsinnehavare*: den fysiska eller juridiska person som utnyttjar ett fordon som transportmedel, och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma, och som registrerats som sådan i ett fordonsregister enligt artikel 47,
22. *sökande*: en fysisk eller juridisk person som begär ett godkännande, oavsett om det rör sig om ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller annan person eller juridisk enhet, t.ex. tillverkaren, en ägare eller en fordonsinnehavare; vid tillämpning av artikel 15, avses med *sökande* en upphandlande enhet, en tillverkare eller deras behöriga ombud; vid tillämpning av artikel 19 avses med *sökande* en fysisk eller juridisk person som begär beslut om samtycke från byrån av de planerade tekniska lösningarna för projekt avseende markbaserad ERTMS-utrustning,
23. *långt framskridet projekt*: projekt vars planerings- eller uppbyggnadsfas är i ett sådant stadium att en ändring av de tekniska specifikationerna kan äventyra genomförbarheten hos projektet som det är planerat,
24. *harmoniserad standard*: en europeisk standard enligt definitionen i artikel 2.1 c i förordning (EU) nr 1025/2012,
25. *nationell säkerhetsmyndighet*: säkerhetsmyndighet enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798,
26. *typ*: en fordonstyp som definierar de grundläggande konstruktionsegenskaperna för fordonet som omfattas av ett typ- eller konstruktionskontrollintyg som beskrivs i den relevanta kontrollmodulen,
27. *serie*: ett antal identiskt lika fordon av en typ,
28. *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet enligt definitionen i artikel 3.20 i direktiv (EU) 2016/798,
29. *snabbspårsväg*: ett system för spårbunden transport i städer och/eller förorter, med en krocksäkerhet i kategori C-III eller C-IV (enligt EN 15227:2011) och nominella största konstruktionsvärden för drag- och tryckkrafter på 800 kN i kopplingsområdet; snabbspårsvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik,
30. *nationella regler*: alla bindande regler som har antagits i en medlemsstat, oavsett vilket organ som har utfärdat dem, och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än dem som anges i unionsregler eller internationella regler vilka i den medlemsstaten är tillämpliga på järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje parter,
31. *projekterad drift*: normalt driftssätt och förutsebara nedsatta tillstånd (inbegripet slitage) inom det område och under de användningsvillkor som anges i det tekniska underlaget och i underhållsunderlaget,
32. *ett fordons område för användning*: ett eller flera järnvägsnät i en medlemsstat eller en grupp av medlemsstater där ett fordon är avsett att användas,
33. *godtagbart sätt att uppfylla kraven*: icke-bindande yttranden som utfärdas av byrån för att fastställa sätt att säkerställa överensstämmelse med de väsentliga kraven,
34. *godtagbart nationellt sätt att uppfylla kraven*: icke-bindande yttranden som utfärdas av medlemsstater för att fastställa sätt att säkerställa överensstämmelse med nationella regler,

35. *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande för första gången på unionsmarknaden av en driftskompatibilitetskomponent, ett delsystem eller ett fordon som är klart för användning i projekterad drift,
36. *tillverkare*: fysisk eller juridisk person som tillverkar eller låter konstruera eller tillverka en produkt i form av driftskompatibilitetskomponenter, delsystem eller fordon och saluför den i eget namn eller under eget varumärke,
37. *behörigt ombud*: fysisk eller juridisk person som är etablerad inom unionen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren eller en upphandlande enhet har rätt att i tillverkarens eller den upphandlande enhetens ställe utföra särskilda uppgifter,
38. *teknisk specifikation*: ett dokument där det fastställs vilka tekniska krav som ska uppfyllas av en produkt, ett delsystem, en process eller en tjänst,
39. *ackreditering*: ackreditering enligt definitionen i artikel 2.10 i förordning (EG) nr 765/2008,
40. *nationellt ackrediteringsorgan*: ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2.11 i förordning (EG) nr 765/2008,
41. *bedömning av överensstämmelse*: en process där det visas huruvida specificerade krav avseende en produkt, en process, en tjänst, ett delsystem, en person eller ett organ har uppfyllts,
42. *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ som anmälts som eller utsetts till ansvarigt organ för bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll; ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som *anmält organ* efter det att en medlemsstat anmält det; ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som *utsett organ* efter det att en medlemsstat utsett det,
43. *person med funktionsnedsättning* och *person med nedsatt rörlighet*: en person som har en permanent eller tillfällig fysisk, psykisk, intellektuell eller sensorisk funktionsnedsättning som, i samspel med olika hinder, kan göra det svårt för den personen att fullt ut och effektivt använda transporter på samma villkor som andra passagerare, eller en person vars rörlighet vid användning av transporter är reducerad på grund av ålder,
44. *infrastrukturförvaltare*: en infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽¹⁾,
45. *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget ska sörja för traktion (dragkraft); här innefattas även företag som endast tillhandahåller traktion.

Artikel 3

Väsentliga krav

1. Unionens järnvägssystem, delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna, inbegripet gränssnitten, ska uppfylla relevanta väsentliga krav.
2. De tekniska specifikationer som avses i artikel 60 i direktiv 2014/25/EU, som är nödvändiga för att komplettera de europeiska specifikationerna eller andra standarder som tillämpas inom unionen, får inte strida mot de väsentliga kraven.

KAPITEL II

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR DRIFTSKOMPATIBILITET (TSD)

Artikel 4

Innehåll i TSD:er

1. Varje delsystem som förtecknas i bilaga II ska omfattas av en TSD. Ett delsystem får vid behov omfattas av flera TSD:er och en TSD kan omfatta flera delsystem.

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

2. Fasta delsystem ska stämma överens med de TSD:er och nationella regler som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om godkännande av ibruktagande i enlighet med detta direktiv och utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 f.

Fordon ska stämma överens med de TSD:er och nationella regler som är i kraft vid tidpunkten för ansökan om godkännande av utsläppande på marknaden i enlighet med detta direktiv och utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 f.

Fasta delsystem och fordon ska stämma överens under hela den tid de är i bruk.

3. Varje TSD ska, i den mån det är nödvändigt för att uppnå de mål för detta direktiv som avses i artikel 1,

a) ange det tillämpningsområde som avses (del av det järnvägsnät eller de fordon som anges i bilaga I; delsystem eller del av delsystem som avses i bilaga II),

b) ange de väsentliga kraven för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,

c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemen och deras gränssnitt mot andra delsystem; om det är nödvändigt kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon enligt bilaga I,

d) fastställa vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för europeiska specifikationer, inbegripet europeiska standarder, som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos unionens järnvägssystem,

e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning å ena sidan eller vid EG-kontroll av delsystem å andra sidan; dessa förfaranden ska grunda sig på de moduler som anges i kommissionens beslut 2010/713/EU (1),

f) ange strategin för tillämpningen av TSD:n; det är framför allt nödvändigt att ange de etapper som ska slutföras, med beaktande av de beräknade kostnaderna och fördelarna samt de förväntade konsekvenserna för de aktörer som påverkas, för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då TSD:n ska utgöra gällande norm; om det är nödvändigt med en samordnad tillämpning av TSD:n, t.ex. längs en korridor eller mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, kan strategin inbegripa förslag om slutförande i etapper,

g) för den berörda personalen ange de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet som krävs för drift och underhåll av de delsystem som avses ovan samt för tillämpningen av TSD:erna,

h) ange vilka bestämmelser som gäller för existerande delsystem och fordon, i synnerhet vid modernisering och ombyggnad och i sådana fall vilka förändringar som gör att det krävs en ansökan om ett nytt godkännande,

i) ange vilka parametrar hos fordonen och de fasta delsystemen som ska kontrolleras av järnvägsföretaget och de förfaranden som ska tillämpas för att kontrollera dessa parametrar efter utfärdandet av godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden och innan fordonet används för första gången, för att säkerställa kompatibiliteten mellan fordonen och de sträckor som de ska framföras på.

4. Varje TSD ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett mål för delsystemet som kan uppnås successivt inom en rimlig tid. Genom att TSD:erna antas och följs kommer man successivt att bidra till att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås.

5. TSD:er ska på lämpligt sätt bevara kompatibiliteten i varje medlemsstats järnvägssystem. I detta syfte får specialfall anges för varje TSD, i fråga om både järnvägsnät och fordon, och särskilt för lastprofiler, spårvidd eller spåravstånd och fordon som kommer från eller ska till tredjeländer. För varje specialfall ska i TSD:erna anges tillämpningsföreskrifter för de TSD-bestämmelser som avses i punkt 3 c–g.

(1) Kommissionens beslut 2010/713/EU av den 9 november 2010 om moduler för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, bedömning av lämplighet för användning och EG-kontroll som ska användas i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG (EUT L 319, 4.12.2010, s. 1).

6. Om vissa tekniska aspekter som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en TSD, ska dessa aspekter tydligt anges i en bilaga till TSD som "öppna punkter".
7. TSD:er får inte hindra medlemsstaterna från att fatta beslut om användningen av infrastrukturerna för förflyttning av fordon som inte omfattas av TSD:erna.
8. När det är absolut nödvändigt för att uppfylla målen i detta direktiv, får en uttrycklig, klart igenkännlig hänvisning till europeiska eller internationella standarder eller specifikationer eller tekniska dokument som offentliggjorts av byrån göras i TSD:erna. I detta fall ska dessa standarder eller specifikationer (eller de relevanta delarna av dessa) eller tekniska dokument anses utgöra bilagor till den berörda TSD:n och blir då obligatoriska så snart denna TSD träder i kraft. Om sådana standarder eller specifikationer eller tekniska dokument saknas, får det, i väntan på att sådana utarbetas, göras hänvisningar till andra klart fastställda, normativa handlingar som är lätt tillgängliga och offentliga.

Artikel 5

Utarbetande, antagande och översyn av TSD:er

1. I syfte att fastställa de specifika målen för varje TSD, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 beträffande i synnerhet och om så är lämpligt
- TSD:ernas geografiska och tekniska tillämpningsområde,
 - tillämpliga väsentliga krav,
 - förteckningen över de regler och tekniska och funktionella villkor som ska harmoniseras på delsystemsnivå och på nivån för gränssnitt mellan delsystemen och deras förväntade harmoniseringsnivå,
 - de järnvägsspecifika förfarandena för bedömning av driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet för användning
 - de järnvägsspecifika förfarandena för bedömning av EG-kontrollen av delsystemen,
 - de personalkategorier som deltar i driften och underhållet av de berörda delsystemen och de allmänna målen för fastställandet av minimikrav på yrkesmässiga kvalifikationer samt hälso- och säkerhetsvillkor för den berörda personalen,
 - eventuella andra nödvändiga faktorer som ska beaktas för att säkerställa driftskompatibilitet enligt artikel 1.1 och 1.2 inom unionens järnvägssystem, såsom anpassning av TSD:er till europeiska och internationella standarder eller specifikationer.

Kommissionen ska då den antar dessa delegerade akter motivera behovet av en ny eller väsentligt ändrad TSD, inbegripet dess konsekvenser för befintliga regler och tekniska specifikationer.

2. I syfte att säkerställa ett enhetligt genomförande av de delegerade akter som avses i punkt 1 ska kommissionen begära att byrån utarbetar TSD:er och ändringar av dessa och lämnar relevanta rekommendationer till kommissionen.

Ett förslag till TSD ska utarbetas i följande steg:

- Byrån ska fastställa grundparametrarna för TSD:n samt gränssnitten mot övriga delsystem och varje annat specialfall som kan vara nödvändigt.
- Byrån ska med utgångspunkt i de grundparametrar som avses i led a utarbeta ett förslag till TSD. Byrån ska i förekommande fall beakta tekniska framsteg, redan utfört standardiseringsarbete, befintliga arbetsgrupper och erkänd forskning.

3. Vid utarbetandet och översynen av varje TSD, inbegripet grundparametrarna, ska byrån ta hänsyn till de kostnader och den nytta som varje övervägd teknisk lösning kan beräknas medföra samt gränssnitten mellan dessa, så att de bästa lösningarna kan hittas och genomföras. I bedömningen ska den sannolika inverkan på alla inblandade operatörer och ekonomiska aktörer framgå och hänsyn tas till kraven i direktiv (EU) 2016/798. Medlemsstaterna ska medverka i bedömningen genom att om lämpligt tillhandahålla nödvändiga uppgifter.

4. Byrån ska utarbeta TSD:erna och ändringar av dessa, i enlighet med artiklarna 5 och 19 i förordning (EU) 2016/796 och därvid uppfylla kriterierna om öppenhet, samförstånd och insyn enligt bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.
5. Den kommitté som avses i artikel 51 (nedan kallad *kommittén*) ska regelbundet informeras om arbetet med att utarbeta TSD:erna. Kommissionen får under arbetet, för att efterleva de delegerade akter som avses i punkt 1 i den här artikeln, ge uppdrag eller utfärda relevanta rekommendationer om utformningen av TSD:erna och om en kostnadsnyttoanalys. Kommissionen får särskilt begära att alternativa lösningar undersöks och att bedömningen av kostnader och fördelar för dessa alternativa lösningar förs in i den rapport som bifogas förslaget till TSD.
6. Om olika delsystem ska tas i bruk samtidigt av skäl som rör den tekniska kompatibiliteten ska de relevanta TSD:erna börja tillämpas på en och samma dag.
7. Vid utarbetandet, antagandet och översynen av TSD:erna ska byrån beakta användarnas synpunkter beträffande sådana egenskaper som direkt påverkar de förhållanden under vilka de använder delsystemen. Byrån ska i detta syfte samråda med sammanslutningar och organ som företräder användarna under utarbetande och översyn av TSD:er. Den ska till förslaget till TSD föga en rapport med resultatet av detta samråd.
8. I enlighet med artikel 7 i förordning (EU) 2016/796 ska kommissionen, biträdd av kommittén, utarbeta och regelbundet uppdatera förteckningen över de passagerarammanslutningar och organ med vilka samråd ska ske. Denna förteckning får ses över och uppdateras på begäran av en medlemsstat eller på kommissionens initiativ.
9. Vid utarbetandet och översynen av TSD:er ska byrån ta hänsyn till de synpunkter som arbetsmarknadens parter har beträffande de yrkesmässiga kvalifikationer och de villkor avseende hälsa och säkerhet under arbetet som avses i artikel 4.3 g. För detta ändamål ska byrån samråda med arbetsmarknadens parter innan rekommendationer om TSD:er och ändringar av dessa lämnas till kommissionen. Arbetsmarknadens parter ska höras i den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG⁽¹⁾. Arbetsmarknadens parter ska avge sitt yttrande inom tre månader efter samrådet.
10. När översynen av TSD leder till ändrade krav, ska den nya versionen av TSD säkerställa kompatibilitet med de delsystem som tagits i bruk i enlighet med tidigare versioner av TSD:er.
11. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa TSD:er för att genomföra de särskilda mål som fastställts i de delegerade akter som avses i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3. De ska innehålla alla de delar som förtecknas i artikel 4.3 och uppfylla alla de krav som anges i artikel 4.4–4.6 och 4.8.

Artikel 6

Brister hos TSD:er

1. Om det efter antagandet av en TSD visar sig att den har en brist, ska den TSD:n ändras i enlighet med artikel 5.11. Om lämpligt ska kommissionen tillämpa detta förfarande utan dröjsmål. Sådana brister ska innefatta fall som skulle kunna leda till verksamhet som inte är säker inom en medlemsstat.
2. I avvaktan på översynen av en TSD får kommissionen begära ett yttrande från byrån. Kommissionen ska analysera byråns yttrande och informera kommittén om sina slutsatser.
3. På begäran av kommissionen ska det yttrande som byrån avger enligt punkt 2 utgöra ett godtagbart sätt att uppfylla kraven och det får därför användas för bedömningen av projekt i avvaktan på att en reviderad TSD antas.
4. Vilken medlem som helst av det nätverk av representativa organ som avses i artikel 38.4 i förordning (EU) 2016/796 får uppmärksamma kommissionen på eventuella brister hos TSD:er.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

Artikel 7

Fall där TSD:er inte behöver tillämpas

1. Medlemsstaterna får tillåta den sökande att avstå från att tillämpa en eller flera TSD:er eller delar av dem i följande fall:

- a) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en del av detta, för modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller en del av detta eller för någon aspekt som nämns i artikel 1.1 som, den dag då den berörda TSD:n börjar tillämpas, befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras.
- b) Om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätet efter en olycka eller en naturkatastrof, tekniskt eller ekonomiskt inte medger att man helt eller delvis tillämpar relevanta TSD:er; i detta fall ska möjligheten att inte tillämpa TSD:n vara begränsad till perioden före järnvägsnätets återupprättande.
- c) När det gäller föreslagen modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett befintligt delsystem eller en del av detta, om tillämpningen av den berörda TSD:n skulle hota projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten i järnvägssystemet i den berörda medlemsstaten, t.ex. med avseende på lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen.
- d) När det gäller fordon till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för unionens huvudjärnvägsnät.
- e) När det gäller ett föreslaget nytt delsystem eller en föreslagen modernisering eller ombyggnad av ett befintligt delsystem på den berörda medlemsstatens territorium, om järnvägsnätet i denna medlemsstat är isolerat eller avskilt från järnvägsnätet i resten av unionen av havet eller på grund av särskilda geografiska förhållanden.

2. I det fall som avses i punkt 1 a ska den berörda medlemsstaten inom ett år efter ikraftträdandet av varje TSD till kommissionen överlämna en förteckning över projekt som genomförs inom dess territorium och som enligt den berörda medlemsstatens uppfattning är långt framskridna.

3. I de fall som avses i punkt 1 a och b ska den berörda medlemsstaten till kommissionen överlämna sitt beslut att inte tillämpa en eller flera TSD:er eller delar av sådana.

4. I de fall som avses i punkt 1 a, c, d och e i denna artikel ska den berörda medlemsstaten till kommissionen lämna en begäran om att få frångå tillämpningen av TSD:erna eller delar av dem, åtföljd av ett underlag med motiveringen till begäran, där medlemsstaten också specificerar de alternativa bestämmelser som den avser att tillämpa i stället för TSD:erna. I det fall som avses i punkt 1 e i denna artikel ska kommissionen analysera begäran och utifrån underlagsuppgifternas fullständighet och samstämmighet besluta huruvida den ska beviljas. I de fall som avses i punkt 1 c och d i denna artikel ska kommissionen utifrån denna analys anta sitt beslut i form av genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

I de fall som avses i artikel 21.6 tredje stycket ska den sökande lämna underlaget till byrån. Byrån ska överlägga med de berörda säkerhetsmyndigheterna och avge sitt slutgiltiga yttrande till kommissionen.

5. Kommissionen ska genom en genomförandeakt fastställa vilka uppgifter som ska ingå i det underlag som avses i punkt 4, det erforderliga formatet för underlaget och den form som ska användas för översändning av detta underlag. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

6. I avvaktan på kommissionens beslut får medlemsstaten utan dröjsmål tillämpa de alternativa bestämmelser som avses i punkt 4.

7. Kommissionen ska fatta beslut inom fyra månader efter det att begäran, åtföljd av fullständigt underlag, lämnats in. Om ett sådant beslut uteblir ska begäran anses ha godtagits.

8. Medlemsstaterna ska informeras om resultaten av dessa analyser och om resultaten av det förfarande som avses i punkt 4.

KAPITEL III

DRIFTSKOMPATIBILITETSKOMPONENTER

Artikel 8

Villkor för utsläppande av driftskompatibilitetskomponenter på marknaden

1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att driftskompatibilitetskomponenterna
 - a) endast släpps ut på marknaden om de medger att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven,
 - b) används inom avsett område för användning och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

Denna punkt utgör inte något hinder för att komponenterna släpps ut på marknaden för andra tillämpningar.

2. Medlemsstaterna får inte, på sitt territorium och på grundval av detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter släpps ut på marknaden för användning i unionens järnvägssystem om dessa komponenter uppfyller detta direktiv. De får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts inom ramen för det förfarande för EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning som föreskrivs i artikel 10.

Artikel 9

Överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Medlemsstaterna och byrån ska anse att en driftskompatibilitetskomponent överensstämmer med de väsentliga kraven om den uppfyller villkoren i motsvarande TSD eller de europeiska specifikationer som utarbetats för att uppfylla de villkoren. EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning ska visa att driftskompatibilitetskomponenterna har underkastats de förfaranden för bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som anges i motsvarande TSD.

2. När TSD:n så kräver ska EG-försäkringen åtföljas av

- a) ett intyg som utfärdats av ett eller flera anmälda organ om att en driftskompatibilitetskomponent i sig överensstämmer med de tekniska specifikationerna,
- b) ett intyg som utfärdats av ett eller flera anmälda organ om att en driftskompatibilitetskomponent är lämplig för användning i järnvägssammanhang, särskilt när det handlar om funktionella krav.

3. EG-försäkringen ska dateras och undertecknas av tillverkaren eller dennes behöriga ombud.

4. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa mallen för EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter och förteckningen över följedokument. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

5. Reservdelar till delsystem som redan är i bruk när motsvarande TSD träder i kraft får installeras i dessa delsystem utan att de omfattas av punkt 1.

6. I TSD:erna får det föreskrivas en övergångsperiod för järnvägsprodukter som identifieras av dessa TSD:er som driftskompatibilitetskomponenter som redan har släppts ut på marknaden när TSD:erna träder i kraft. Sådana komponenter ska överensstämma med artikel 8.1.

Artikel 10

Förfarande för EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning

1. Tillverkaren eller dennes behöriga ombud ska vid utfärdandet av EG-försäkringen om överensstämmelse eller lämplighet för användning för en driftskompatibilitetskomponent tillämpa de bestämmelser som fastställs i relevanta TSD:er.

2. När en motsvarande TSD så kräver ska bedömningen av en driftskompatibilitetskomponents överensstämmelse eller lämplighet för användning göras av det anmälda organ hos vilket tillverkaren eller dennes behöriga ombud har sökt om bedömning.
3. Om en driftskompatibilitetskomponent omfattas av andra unionsrättsakter som behandlar andra frågor ska det framgå av EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning att komponenten också uppfyller kraven i dessa andra rättsakter.
4. Om varken tillverkaren eller dennes behöriga ombud har uppfyllt de skyldigheter som fastställs i punkterna 1 och 3, ska dessa skyldigheter åligga varje person som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden. Med avseende på tillämpningen av detta direktiv åligger samma skyldighet den som monterar driftskompatibilitetskomponenter eller delar av driftskompatibilitetskomponenter av olika ursprung eller tillverkar driftskompatibilitetskomponenter för eget bruk.
5. Om en medlemsstat konstaterar att en EG-försäkran har utfärdats på ett otillbörligt sätt ska den se till att driftskompatibilitetskomponenten inte släpps ut på marknaden. I sådana fall ska tillverkaren eller dennes behöriga ombud vara skyldig att bringa driftskompatibilitetskomponenten i överensstämmelse på de villkor som medlemsstaten fastställer.

Artikel 11

Driftskompatibilitetskomponenters icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att en driftskompatibilitetskomponent som är försedd med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet för användning och som släppts ut på marknaden och används på avsett sätt troligen inte uppfyller de väsentliga kraven, ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den. Medlemsstaten ska genast underrätta kommissionen, byrån och övriga medlemsstater om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till beslutet samt särskilt ange om avvikelser beror på
 - a) att de väsentliga kraven inte har uppfyllts,
 - b) att de europeiska specifikationerna tillämpats på ett felaktigt sätt, i den mån det görs gällande att dessa specifikationer tillämpats,
 - c) att de europeiska specifikationerna är otillräckliga.
2. Byrån ska, på uppdrag av kommissionen, utan dröjsmål och i alla händelser inom 20 dagar från det att byrån har fått uppdraget, inleda processen med samråd med de berörda parterna. Om byrån efter samrådet konstaterar att åtgärden inte är motiverad ska den genast underrätta kommissionen, den medlemsstat som har tagit initiativet, övriga medlemsstater och tillverkaren eller dennes behöriga ombud om detta. Om byrån konstaterar att åtgärden är motiverad, ska den genast underrätta medlemsstaterna om detta.
3. Om det beslut som avses i punkt 1 är följden av att de europeiska specifikationerna är otillräckliga ska medlemsstaterna, kommissionen eller byrån, beroende på vad som är lämpligt, vidta en eller flera av följande åtgärder:
 - a) Helt eller delvis återkalla den berörda specifikationen från de publikationer där den är införd.
 - b) Om specifikationen i fråga är en harmoniserad standard, begränsa eller dra tillbaka standarden i enlighet med artikel 11 i förordning (EU) nr 1025/2012.
 - c) Se över TSD:n i enlighet med artikel 6.
4. Om det visar sig att en driftskompatibilitetskomponent försedd med en EG-försäkran om överensstämmelse inte överensstämmer med de väsentliga kraven, ska den behöriga medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder mot den enhet som utfärdat försäkran samt underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

KAPITEL IV

DELSYSTEM

Artikel 12

Fri rörlighet för delsystem

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i kapitel V får en medlemsstat inte, på sitt territorium och av skäl som hänför sig till detta direktiv, förbjuda, begränsa eller förhindra uppbyggnad, ibruktagande eller drift av strukturella delsystem som ingår i unionens järnvägssystem och som uppfyller de väsentliga kraven. En medlemsstat får i synnerhet inte kräva sådana kontroller som redan har utförts

- a) inom ramen för förfarandet för EG-kontrollförklaring, eller
- b) i andra medlemsstater, före eller efter detta direktivs ikraftträdande, i syfte att kontrollera efterlevnaden av identiska krav under identiska driftsförhållanden.

Artikel 13

Överensstämmelse med TSD:er och nationella regler

1. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska anse att de strukturella delsystem som ingår i unionens järnvägssystem överensstämmer med de väsentliga kraven, om de, beroende på vad som är lämpligt, är försedda med en EG-kontrollförklaring som i enlighet med artikel 15 kontrollerats på grundval av TSD:er, eller den kontrollförklaring som upprättats på grundval av nationella regler i enlighet med artikel 15.8, eller båda två.

2. Nationella regler som tillämpas för att tillgodose de väsentliga kraven och, i tillämpliga fall, godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven ska vara tillämpliga i följande fall:

- a) Om TSD:erna inte omfattar eller inte fullt ut omfattar vissa aspekter som motsvarar de väsentliga kraven, inbegripet sådana öppna punkter som avses i artikel 4.6.
- b) Om det enligt artikel 7 har anmälts att en eller flera TSD:er, eller delar av dem, inte tillämpas.
- c) Om ett specialfall kräver tillämpning av tekniska föreskrifter som inte omfattas av relevant TSD.
- d) Om nationella regler används för att specificera befintliga system, begränsat till syftet att bedöma fordonets tekniska kompatibilitet med järnvägsnätet.
- e) För järnvägsnät och fordon som inte omfattas av TSD:er.
- f) Som en brådslande och tillfällig preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.

Artikel 14

Anmälan av nationella regler

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen och byrån anmäla de befintliga nationella regler som avses i artikel 13.2 i följande fall:

- a) Om de nationella reglerna inte har anmälts senast den 15 juni 2016. I sådana fall ska anmälan göras senast den 16 december 2016.
- b) Vid varje ändring av reglerna.
- c) När en ny begäran om att få frångå tillämpningen av TSD:n har lämnats in i enlighet med artikel 7.
- d) Om nationella regler har blivit överflödiga efter offentliggörandet eller översynen av berörd TSD.

2. Medlemsstaterna ska överlämna den fullständiga texten till de nationella regler som avses i punkt 1 via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att de nationella regler som avses i punkt 1, inbegripet sådana som omfattar gränssnitten mellan fordon och nät, är lättillgängliga och offentliga samt formulerade på ett sätt som alla berörda parter kan förstå. Medlemsstaterna kan ombes att tillhandahålla ytterligare information om dessa nationella regler.

4. Medlemsstaterna får fastställa nya nationella regler endast i följande fall:
- Om en TSD inte fullt ut uppfyller de väsentliga kraven.
 - Som en brådskande preventiv åtgärd, i synnerhet efter en olycka.
5. Medlemsstaterna ska, via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796, lämna in utkast till nya nationella regler till byrån och kommissionen för övervägande före det planerade införandet av den föreslagna nya bestämmelsen i det nationella rättssystemet, i god tid och inom de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796 och tillhandahålla en motivering för införandet av den nya bestämmelsen. Medlemsstaterna ska se till att utkastet är tillräckligt detaljerat för att byrån ska kunna göra sin granskning i enlighet med artikel 25.2 i förordning (EU) 2016/796.
6. När medlemsstaterna antar en ny nationell regel ska de anmäla den till byrån och kommissionen via det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796.
7. Vid brådskande preventiva åtgärder får medlemsstaterna anta och omedelbart börja tillämpa en ny nationell regel. Denna regel ska anmälas i enlighet med artikel 27.2 i förordning (EU) 2016/796 och med förbehåll för byråns bedömning i enlighet med artikel 26.1, 26.2 och 26.5 i den förordningen.
8. När medlemsstaterna anmäler en nationell regel som avses i punkt 1 eller ny nationell regel ska de motivera varför regeln behövs för att ett väsentligt krav som inte redan omfattas av den relevanta TSD:n ska uppfyllas.
9. Utkast till nationella regler och nationella regler som avses i punkt 1 ska granskas av byrån i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 25 och 26 i förordning (EU) 2016/796.
10. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa klassificeringen av de anmälda nationella reglerna i olika grupper i syfte att underlätta korsacceptans i olika medlemsstater och utsläppandet av fordon på marknaden, inbegripet kompatibilitet mellan fast och mobil utrustning. Dessa genomförandeakter ska utgå från byråns framsteg inom korsacceptansområdet och antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.
- Byrån ska i enlighet med de genomförandeakter som avses i första stycket klassificera de nationella regler som anmäls i enlighet med denna artikel.
11. Medlemsstaterna får besluta att inte anmäla regler och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall nämna dessa regler och begränsningar i de register över infrastruktur som avses i artikel 49.
12. Nationella regler som anmäls enligt denna artikel omfattas inte av det anmälningsförfarande som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535⁽¹⁾.
13. Nationella regler som inte har anmälts i enlighet med denna artikel ska inte vara tillämpliga vid tillämpning av detta direktiv.

Artikel 15

Förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring

- Vid utfärdandet av den EG-kontrollförklaring som krävs för utsläppande på marknaden och ibruktagande i enlighet med kapitel V ska sökanden anmoda det eller de organ för bedömning av överensstämmelse som den sökande har utsett för ändamålet att handlägga det förfarandet för EG-kontroll som anges i bilaga IV.
- EG-kontrollförklaringen för ett delsystem ska upprättas av sökanden. Sökanden ska förklara sig vara fullt ansvarig för att det berörda delsystemet har varit föremål för relevanta kontrollförfaranden samt uppfyller kraven i relevant unionsrätt och i eventuella relevanta nationella regler. EG-kontrollförklaringen och följedokumentet ska vara daterade och undertecknade av sökanden.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).

3. Uppdraget för det anmälda organ som har utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja i konstruktionsskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet släpps ut på marknaden eller tas i bruk. I uppdraget ska det i enlighet med tillämplig TSD också ingå att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras.
4. Sökanden ska ansvara för sammanställningen av det tekniska underlag som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen. Detta tekniska underlag ska innehålla alla nödvändiga dokument som rör delsystemets egenskaper och, i förekommande fall, alla intyg om driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse. Det ska också innehålla alla uppgifter om villkor och begränsningar för användning, föreskrifter om underhåll, kontinuerlig eller periodisk övervakning, inställningar och underhåll.
5. Vid modernisering eller ombyggnad av ett delsystem som leder till en ändring av det tekniska underlaget och som inverkar på redan genomförda kontrollförfarandens giltighet, ska sökanden bedöma huruvida en ny EG-kontrollförklaring behövs.
6. Det anmälda organet får utfärda mellanliggande kontrollintyg för att täcka vissa stadier i kontrollförfarandet eller vissa delar av delsystemet.
7. Om relevanta TSD:er så tillåter, får det anmälda organet utfärda kontrollintyg för ett eller flera delsystem eller vissa delar av delsystemet.
8. Medlemsstaterna ska utse de organ som ansvarar för utförandet av kontrollförfarandet enligt nationella regler. I detta avseende ska utsedda organ ansvara för de arbetsuppgifter detta inbegriper. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30 får en medlemsstat utnämna ett anmält organ till utsett organ, varvid hela processen får genomföras av ett enda organ för bedömning av överensstämmelse.
9. Kommissionen får genom genomförandeakter ange följande:
 - a) Närmare uppgifter om förfarandena för EG-kontroll av delsystem, inbegripet kontrollförfarandet vid nationella regler och de dokument som sökanden ska lämna in enligt detta förfarande.
 - b) Mallarna för EG-kontrollförklaringen samt, vid ändring av ett delsystem eller vid kompletterande kontroller, det mellanliggande kontrollintyget och mallarna för dokument i det tekniska underlag som ska åtfölja förklaringarna liksom mallarna för kontrollintyget.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

Artikel 16

Delsystems icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om en medlemsstat konstaterar att ett strukturellt delsystem, för vilket en EG-kontrollförklaring åtföljd av det tekniska underlaget har utfärdats, inte till fullo uppfyller bestämmelserna i detta direktiv och, i synnerhet, i fråga om de väsentliga kraven, får den begära att kompletterande kontroller genomförs.
2. En medlemsstat som gör en sådan begäran ska omedelbart informera kommissionen om de kompletterande kontroller som har begärts och redovisa skälen för dem. Kommissionen ska samråda med berörda parter.
3. Den medlemsstat som gjort denna begäran ska ange om den bristande uppfyllelsen av bestämmelserna i direktivet beror på följande:
 - a) Icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven eller en TSD, eller felaktig tillämpning av en TSD, varvid kommissionen omedelbart ska underrätta den medlemsstat där den som otillbörligen har utfärdat EG-kontrollförklaringen är etablerad och begära att medlemsstaten vidtar erforderliga åtgärder.
 - b) En brist i en TSD, varvid det förfarande för ändring av TSD:n som avses i artikel 6 ska tillämpas.

Artikel 17

Presumtion om överensstämmelse

Driftskompatibilitetskomponenter och delsystem som överensstämmer med de harmoniserade standarder eller delar av dem till vilka hänvisningar har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ska förutsättas överensstämma med de väsentliga krav som omfattas av dessa standarder eller delar av dem.

KAPITEL V

UTSLÄPPANDE PÅ MARKNADEN OCH IBRUKTAGANDE

Artikel 18

Godkännande för ibruktagande av fasta installationer

1. Delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur ska tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls, och om relevant godkännande har erhållits i enlighet med punkterna 3 och 4.
2. Varje nationell säkerhetsmyndighet ska godkänna ibruktagande av de delsystem avseende Energi, Infrastruktur och Markbaserad trafikstyrning och signalering som är belägna eller används på dess medlemsstats territorium.
3. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska tillhandahålla detaljerad vägledning om hur de godkännanden som avses i denna artikel kan erhållas. Vägledning om hur en ansökan ska göras med en beskrivning och förklaring av kraven för dessa godkännanden samt en förteckning över erforderliga handlingar ska tillhandahållas sökande avgiftsfritt. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta om spridningen av sådan information.
4. Sökanden ska lämna in en begäran om godkännande för ibruktagande av fasta installationer till den nationella säkerhetsmyndigheten. Ansökan ska åtföljas av ett underlag med handlingar som styrker
 - a) de kontrollförklaringar som avses i artikel 15,
 - b) att delsystemen är tekniskt kompatibla med det system som de integreras i, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella regler och register,
 - c) att integrationen av delsystemen är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella regler och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798.
 - d) att byrån, när det gäller delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering som inbegriper ETCS- och/eller GSM-R-utrustning, har godkänt ansökan i enlighet med artikel 19 i detta direktiv och – om utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de planerade tekniska lösningarna ändras efter godkännandet – att de överensstämmer med resultaten av det förfarande som avses i artikel 30.2 i förordning (EU) 2016/796.
5. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska kontrollera huruvida underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande och, när det gäller markbaserad ERTMS-utrustning, om det överensstämmer med det beslut om godkännande som byrån utfärdat i enlighet med artikel 19 i detta direktiv och, i förekommande fall, överensstämmer med resultaten av det förfarande som avses i artikel 30.2 i förordning (EU) 2016/796. Efter kontrollen ska den nationella säkerhetsmyndigheten utfärda godkännandet för ibruktagande av fasta installationer eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

6. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga delsystem ska sökanden skicka ett underlag som beskriver projektet till den nationella säkerhetsmyndigheten. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska, i nära samarbete med byrån om det är fråga om markbaserade ERTMS-projekt, granska underlaget och besluta huruvida det behövs ett nytt godkännande för ibruktagande, på grundval av följande kriterier:
 - a) Den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas negativt av de planerade arbetena.
 - b) Det krävs i relevanta TSD:er.

- c) Det krävs i de genomförandeplaner som upprättats av medlemsstaterna.
- d) Det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar utifrån vilka godkännandet redan beviljats.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska fatta sitt beslut inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

7. Beslut om avslag på en begäran om godkännande för ibruktagande av fasta installationer ska vederbörligen motiveras av den nationella säkerhetsmyndigheten. Den sökande får inom en månad efter att denne mottagit avslaget lämna in en begäran om att den nationella säkerhetsmyndigheten ska ompröva sitt beslut. Begäran ska åtföljas av en motivering. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha två månader på sig, räknat från dagen för mottagande av begäran om omprövning, att fastställa eller återkalla sitt beslut. Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får den sökande lämna in ett överklagande mot beslutet till överklagandeinstansen i artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 19

Ett harmoniserat genomförande av ERTMS i unionen

1. När det gäller delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering som inbegriper ETCS- och/eller GSM-R-utrustning ska byrån säkerställa ett harmoniserat införande av ERTMS i unionen.

2. För att ett harmoniserat införande av ERTMS och driftskompatibilitet på unionsnivå ska säkerställas ska byrån – innan någon inbjudan att lämna anbud avseende markbaserad ERTMS-utrustning utfärdas – kontrollera att de planerade tekniska lösningarna fullständigt överensstämmer med relevanta TSD:er och därmed är fullständigt driftskompatibla.

3. Sökanden ska lämna in en begäran om byråns godkännande. En ansökan som gäller enskilda ERTMS-projekt eller en kombination av projekt, en linje, en grupp av linjer eller ett järnvägsnät ska åtföljas av ett underlag som innehåller

- a) utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de planerade tekniska lösningarna,
- b) dokumentation som styrker nödvändiga villkor för delsystemets tekniska och driftsmässiga kompatibilitet med de fordon som är avsedda att användas i det relevanta järnvägsnätet,
- c) dokumentation som styrker att de planerade tekniska lösningarna överensstämmer med relevanta TSD:er,
- d) andra relevanta handlingar, såsom yttranden från nationella säkerhetsmyndigheter, kontrollförklaringar eller intyg om överensstämmelse.

Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

Den nationella säkerhetsmyndigheten får utfärda ett yttrande om begäran om godkännande, antingen till sökanden innan begäran inlämnas eller till byrån efter inlämnandet.

4. Byrån ska, inom en månad från mottagandet av sökandens begäran, underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för detta.

Byrån ska godkänna begäran eller underrätta sökanden om eventuella brister inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom två månader från mottagandet av all relevant information. Byrån ska grunda sitt yttrande på sökandens underlag och på eventuella yttranden från de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Om sökanden håller med om de brister som byrån påpekat ska sökanden åtgärda konstruktionen och skicka en ny begäran om godkännande till byrån.

Om sökanden inte håller med om de brister som byrån påpekat ska det förfarande som avses i punkt 5 tillämpas.

I sådana fall som avses i artikel 7.1 a ska sökanden inte begära någon ny bedömning.

5. Om byrån ger avslag på begäran ska den vederbörligen motivera detta. Sökanden får inom en månad efter att ha mottagit avslaget lämna in en motiverad begäran om att byrån omprövar sitt beslut. Byrån ska inom två månader efter mottagandet av begäran om omprövning bekräfta eller återkalla sitt beslut. Om byrån bekräftar sitt ursprungliga beslut får sökanden överklaga ärendet inför den överklagandenämnd som inrättats i enlighet med artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

6. Om utkastet till kravspecifikationer eller beskrivningen av de planerade tekniska lösningarna ändras efter godkännandet ska sökanden utan otillbörligt dröjsmål underrätta byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten om detta via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796. I detta fall ska artikel 30.2 i den förordningen gälla.

Artikel 20

Utsläppande av mobila delsystem på marknaden

1. Mobila delsystem får släppas ut på marknaden av sökanden endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls.
2. I synnerhet ska sökanden säkerställa att den tillämpliga kontrollförklaringen har tillhandahållits.

Artikel 21

Godkännande av fordon för utsläppande på marknaden

1. Den sökande får inte släppa ut ett fordon på marknaden utan att först ha erhållit det godkännande för utsläppande av fordon på marknaden som utfärdas av byrån i enlighet med punkterna 5–7 eller av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med punkt 8.
2. Den sökande ska i sin ansökan om godkännande för utsläppande av fordon på marknaden ange fordonets område för användning. Ansökan ska innefatta handlingar som styrker att den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i området för användning har kontrollerats.
3. Ansökan om godkännande för utsläppande av fordon på marknaden ska åtföljas av ett underlag om fordonet eller fordonstypen, inbegripet handlingar som styrker
 - a) utsläppandet på marknaden av de mobila delsystem som fordonet består av i enlighet med artikel 20, på grundval av EG-kontrollförklaringen,
 - b) den tekniska kompatibiliteten hos de delsystem i fordonet som avses i led a, vilken ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er och i tillämpliga fall nationella regler,
 - c) att integrationen i fordonet av de delsystem som avses i led a är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er och i tillämpliga fall nationella regler och de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798,
 - d) fordonets tekniska kompatibilitet med järnvägsnätet i det område för användning som avses i punkt 2, vilken ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er och i tillämpliga fall nationella regler, register över infrastruktur och den gemensamma säkerhetsmetod för riskbedömning som avses i artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798.

Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

När prov är nödvändiga för att erhålla dokumentation som styrker den tekniska kompatibilitet som avses i första stycket b och d, får de inblandade nationella säkerhetsmyndigheterna utfärda tillfälliga godkännanden till den sökande för användning av fordonet för praktiska kontroller på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella prov kan äga rum inom tre månader efter mottagandet av sökandens begäran. I förekommande fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten vidta åtgärder för att säkerställa att proven kan genomföras.

4. Byrån eller, när det gäller punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden eller underrätta sökanden om avslaget inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information från sökanden. Byrån eller, när det gäller punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska tillämpa de praktiska arrangemang för godkännandeförfarandet som ska fastställas i en genomförandeakt, enligt punkt 9. Dessa godkännanden ska göra det möjligt att släppa ut fordon på unionsmarknaden.

5. Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon med område för användning inom en eller flera medlemsstater. För utfärdandet av sådana godkännanden ska byrån göra följande:

- a) Göra en bedömning av det underlag som anges i punkt 3 första stycket b, c och d för att kontrollera huruvida underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till relevanta TSD:er.
- b) Hänskjuta sökandens underlag till de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för användning för bedömning av underlaget, för kontroll av huruvida det är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till punkt 3 första stycket d och till de aspekter som anges i punkt 3 första stycket a, b och c i förhållande till relevanta nationella regler.

Som en del av bedömningarna enligt leden a och b får byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna vid berättigade tvivel begära att prov ska utföras på järnvägsnätet. För att underlätta dessa prov får de inblandade nationella säkerhetsmyndigheterna utfärda tillfälliga godkännanden till sökanden för användning av fordonet för prov på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltaren ska på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella prov kan äga rum inom tre månader efter byråns eller den nationella säkerhetsmyndighetens begäran.

6. Inom en månad efter det att byrån har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämnande av dessa. När det gäller huruvida det underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande får byrån också bedöma de aspekter som anges i punkt 3 d.

Byrån ska helt och fullt beakta bedömningarna inom ramen för punkt 5 innan den fattar sitt beslut om utfärdande av godkännande för utsläppande av fordon på marknaden. Byrån ska utfärda godkännandet för utsläppande på marknaden eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information.

I sådana fall där en eller flera TSD:er helt eller delvis inte behöver tillämpas enligt artikel 7 får byrån inte utfärda fordonsgodkännandet utan att först ha tillämpat det förfarande som anges i den artikeln.

Byrån ska ta fullt ansvar för de godkännanden som den utfärdar.

7. När byrån har en annan mening om en negativ bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b, ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. I de fall där byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna beslutar att det är nödvändigt ska denna process också inbegripa sökanden. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den nationella säkerhetsmyndigheten om sin skiljaktiga mening kan enas om en bedömning som båda parter kan godta, ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut, om inte den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna för medling har hänskjutit ärendet till den överklagandenämnd som har inrättats enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta huruvida byråns förslag till beslut ska bekräftas.

När överklagandenämnden instämmer med byrån, ska byrån fatta beslut utan dröjsmål.

När överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning, ska byrån utfärda ett godkännande med ett område för användning som inte omfattar de delar av järnvägsnätet som fick en negativ bedömning.

När byrån har en annan mening om en positiv bedömning från en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b, ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. I de fall där byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna beslutar att det är nödvändigt ska denna process också inbegripa sökanden. Om man inte inom en månad efter att byrån underrättade den nationella säkerhetsmyndigheten om sin skiljaktiga mening kan enas om en bedömning som båda parter kan godta, ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut.

8. Om området för användning är begränsat till ett eller flera järnvägsnät inom en enda medlemsstat, får den nationella säkerhetsmyndigheten i medlemsstaten på eget ansvar och på sökandens begäran utfärda godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden. För utfärdandet av sådana godkännanden ska den nationella säkerhetsmyndigheten bedöma underlaget i förhållande till de aspekter som anges i punkt 3 och i enlighet med de förfaranden som ska fastställas i den genomförandeakt som antas enligt punkt 9. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens ansökan ska den underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet. Godkännandet ska också vara giltigt utan utvidgning av området för användning för fordon som trafikerar stationer i angränsande medlemsstater med liknande egenskaper hos järnvägsnätet, när stationerna är belägna nära gränsen, efter samråd med de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna. Detta samråd får genomföras i varje enskilt fall eller fastställas i ett gränsöverskridande avtal mellan nationella säkerhetsmyndigheter.

Om området för användning är begränsat till en medlemsstats territorium, får den nationella säkerhetsmyndigheten, när en eller flera TSD:er eller delar av dem inte tillämpas enligt artikel 7, inte utfärda fordonsgodkännandet utan att det förfarande som anges i den artikeln först har tillämpats.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för de godkännanden som den utfärdar.

9. Kommissionen ska senast den 16 juni 2018 genom genomförandeakter anta praktiska arrangemang som fastställer

- a) hur kraven för godkännande för utsläppande av fordon på marknaden och för typgodkännande för fordon enligt denna artikel ska fullgöras av sökanden samt en förteckning över erforderliga handlingar,
- b) detaljerna för godkännandeprocessen, t.ex. etapperna i processen och tidsschemat för varje etapp i processen,
- c) hur kraven i denna artikel ska fullgöras av byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten under de olika etapperna av ansöknings- och godkännandeprocessen, däribland vid bedömningen av sökandenas underlag.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3. Hänsyn ska där tas till erfarenheterna från utarbetandet av de samarbetsavtal som avses i punkt 14 i den här artikeln.

10. I godkännandena för utsläppande av fordon på marknaden ska följande anges:

- a) Området eller områdena för användning.
- b) Värdena för de parametrar som anges i TSD:erna och i tillämpliga fall, i nationella regler för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och området för användning.
- c) Fordonets överensstämmelse med relevanta TSD:er och uppsättningar av nationella regler som är relaterade till de parametrar som avses i led b.
- d) Villkor för användningen av fordonet samt andra restriktioner.

11. Varje beslut om avslag av godkännande för utsläppande av fordon på marknaden eller om att en del av nätet inte ska omfattas i enlighet med den negativa bedömning som avses i punkt 7 ska vara vederbörligen motiverat. Den sökande får inom en månad efter att ha mottagit avslaget begära att byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vad som är tillämpligt, omprövar beslutet. Byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha två månader från och med dagen för mottagande av begäran om omprövning för att fastställa eller återkalla sitt beslut.

Om avslaget från byrån bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till den överklagandenämnd som har inrättats enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får den sökande lämna in ett överklagande mot beslutet till en överklagandeinstans i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. I det fallet ska artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798 gälla.

12. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga fordon som redan har ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden ska ett nytt godkännande för utsläppande av fordon på marknaden krävas, om

- a) det har gjorts någon ändring av värdena för de parametrar som avses i punkt 10 b, som ligger utanför området för godtagbara parametrar i enlighet med vad som fastställs i TSD:er,
- b) den övergripande säkerhetsnivån för det berörda fordonet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller
- c) det krävs i relevanta TSD:er.

13. Om sökanden vill utvidga området för användning för ett fordon som redan har godkänts, ska denne komplettera underlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för användning. Sökanden ska lämna in underlaget till byrån, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkterna 4–7 ska utfärda ett uppdaterat godkännande, som omfattar det utvidgade området för användning.

Om sökanden har erhållit ett fordonsgodkännande i enlighet med punkt 8 och vill utvidga området för användning inom medlemsstaten, ska denne komplettera underlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för användning. Sökanden ska lämna in underlaget till den nationella säkerhetsmyndigheten, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkt 8 ska utfärda ett uppdaterat godkännande, som omfattar det utvidgade området för användning.

14. Vid tillämpning av punkterna 5 och 6 i denna artikel ska byrån i enlighet med artikel 76 i förordning (EU) 2016/796 ingå samarbetsavtal med nationella säkerhetsmyndigheter. Dessa avtal kan vara specifika avtal eller ramavtal och kan inbegripa en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. De ska innehålla en detaljerad beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten, tidsscheman för uppnåendet av dessa samt en beräkning av de avgifter som sökanden ska betala. De får också inbegripa specifika samarbetsavtal i fallet med järnvägsnät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap, med siktet inställt på att minska den administrativa bördan och kostnaderna för sökanden. När sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem kan sådana specifika samarbetsavtal inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna när detta behövs för att säkerställa en effektiv och proportionell resursfördelning för godkännande. Dessa avtal ska ha ingåtts innan byrån utför godkännandepuppgifter i enlighet med artikel 54.4 i detta direktiv.

15. När det gäller medlemsstater i vilka järnvägsnätens spårvidd skiljer sig från den för unionens huvudjärnvägsnät, och dessa nät omfattas av tekniska och driftsmässiga krav som är identiska med de som gäller i närliggande tredjeländer, ska alla berörda nationella säkerhetsmyndigheter i dessa medlemsstater, utöver de samarbetsavtal som avses i punkt 14, ingå ett multilateralt avtal med byrån för att fastställa villkoren för att ett fordonsgodkännande som utfärdats i en av dessa medlemsstater också ska vara giltigt för de andra berörda medlemsstaterna.

16. Denna artikel ska inte gälla godsvagnar eller personvagnar som används gemensamt med tredjeländer med en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät och som godkänts i enlighet med ett annorlunda förfarande för fordonsgodkännande. Reglerna om förfarandet för godkännande av sådana fordon ska offentliggöras och anmälas till kommissionen. Det berörda järnvägsföretaget ska inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa att dessa fordon överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv. På grundval av byråns rapport får kommissionen avge ett yttrande om huruvida sådana regler är förenliga med syftena med detta direktiv. Om detta inte är fallet får de berörda medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att fastställa lämpliga åtgärder som ska vidtas med deltagande av relevanta internationella organ om detta är nödvändigt.

17. En medlemsstat får besluta att inte tillämpa denna artikel på lok eller motorvagnståg som kommer från tredjeländer och är avsedda att framföras till en station som ligger nära gränsen inom dess territorium och som utsetts för gränsöverskridande transport. Det berörda järnvägsföretaget ska inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem säkerställa att sådana fordon överensstämmer med de väsentliga kraven i detta direktiv och, i förekommande fall, med artikel 10.9 i direktiv (EU) 2016/798.

Artikel 22

Registrering av fordon som har godkänts för utsläppande på marknaden

1. Innan ett fordon används för första gången och efter att godkännandet för utsläppande på marknaden har beviljats i enlighet med artikel 21, ska det på fordonsinnehavarens begäran registreras i ett fordonsregister som avses i artikel 47.
2. När fordonets användningsområde är begränsat till en enda medlemsstats territorium, ska det registreras i den medlemsstaten.
3. När fordonets användningsområde innefattar mer än en medlemsstats territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaterna.

Artikel 23

Kontroller före användning av godkända fordon

1. Ett järnvägsföretag ska kontrollera följande innan det använder ett fordon inom det användningsområde som anges i dess godkännande för utsläppande på marknaden:
 - a) Att fordonet har godkänts för utsläppande på marknaden i enlighet med artikel 21 och är vederbörligen registrerat.
 - b) Att fordonet är kompatibelt med rutten med utgångspunkt i registret över infrastruktur, relevanta TSD:er eller relevant information som kostnadsfritt och inom rimlig tid ska lämnas av infrastrukturförvaltaren, om ett sådant register inte finns eller är ofullständigt.
 - c) Att fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning i vilken det är avsett att användas, med beaktande av det säkerhetsstyrningssystem som anges i artikel 9 i direktiv (EU) 2016/798 och TSD:n "Drift och trafikledning".
2. Vid tillämpning av punkt 1 får järnvägsföretaget utföra prov i samarbete med infrastrukturförvaltaren.

Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden på alla sätt anstränga sig för att se till att eventuella prov kan äga rum inom tre månader efter mottagandet av sökandens begäran.

Artikel 24

Typgodkännande för fordon

1. Byrån eller en nationell säkerhetsmyndighet får, beroende på vad som är lämpligt, bevilja fordonstypgodkännanden i enlighet med det förfarande som anges i artikel 21. Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.
2. Om byrån eller en nationell säkerhetsmyndighet utfärdar ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden, ska den på sökandens begäran samtidigt utfärda fordonstypgodkännandet, som avser samma användningsområde för fordonet.
3. Vid ändringar av relevanta bestämmelser i TSD:er eller nationella regler, på grundval av vilka ett godkännande av en fordonstyp har utfärdats, ska TSD:n eller den nationella bestämmelsen avgöra huruvida det redan beviljade fordonstypgodkännandet fortfarande ska vara giltigt eller behöver förnyas. Om godkännandet behöver förnyas, får de kontroller som utförs av byrån eller av en nationell säkerhetsmyndighet endast beröra de ändrade reglerna.
4. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa utformningen av försäkran om typöverensstämmelse. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

5. Försäkran om typöverensstämmelse ska fastställas i enlighet med följande:
 - a) Kontrollförfarandena i relevanta TSD:er.
 - b) I de fall där TSD:er inte är tillämpliga, förfarandena för bedömning av överensstämmelse enligt modulerna B + D, B + F och H1 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG ⁽¹⁾.
6. När det är lämpligt får kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa särskilda moduler för överensstämmelsebedömning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.
7. Fordonstypgodkännandet ska registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper enligt artikel 48.

Artikel 25

Fordons överensstämmelse med en godkänd fordonstyp

1. Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp ska utan ytterligare kontroller erhålla ett fordonsgodkännande i enlighet med artikel 21 på grundval av en försäkran om överensstämmelse med denna fordonstyp som inlämnats av sökanden.
2. Förnyandet av det godkännande av en fordonstyp som avses i artikel 24.3 ska inte påverka sådana godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden som redan har utfärdats på grundval av det föregående godkännandet för utsläppande av fordonstypen på marknaden.

Artikel 26

Fordons eller fordonstypers icke-överensstämmelse med väsentliga krav

1. Om ett järnvägsföretag under drift finner att ett fordon som det använder inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven ska det vidta erforderliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets överensstämmelse. Vidare får det informera byrån och eventuella andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter om de vidtagna åtgärderna. Om järnvägsföretaget har bevis för att icke-överensstämmelse redan förelåg vid tidpunkten för utfärdandet av godkännandet för utsläppande på marknaden ska det informera byrån och eventuella andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter.
2. Om en nationell säkerhetsmyndighet, till exempel under den tillsynsprocess som anges i artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798, blir medveten om att ett fordon eller en fordonstyp, för vilket/vilken ett godkännande för utsläppande på marknaden beviljats antingen av byrån i enlighet med artikel 21.5 eller artikel 24, eller av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med artikel 21.8 eller artikel 24, då det/den används som avsett, inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven, ska den informera det järnvägsföretag som använder fordonet eller fordonstypen och be det att vidta erforderliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonets eller fordonens överensstämmelse. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska informera byrån och eventuella andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter, inbegripet dem på ett territorium där en ansökan om godkännande för utsläppande på marknaden för ett fordon av samma typ pågår.
3. Om, i de fall som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel, de korrigerande åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget inte säkerställer överensstämmelse med de tillämpliga väsentliga kraven och denna icke-överensstämmelse leder till en allvarlig säkerhetsrisk, får den berörda nationella säkerhetsmyndigheten vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder inom ramen för sina tillsynsuppgifter, i enlighet med artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798. Tillfälliga säkerhetsåtgärder i form av indragning av typgodkännande för ett fordon får dessutom vidtas parallellt av den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån och ska vara föremål för domstolsprövning och det medlingsförfarande som anges i artikel 21.7.
4. I de fall som avses i punkt 3 får byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten som utfärdade godkännandet, efter en granskning av effektiviteten hos de åtgärder som vidtagits för att ta itu med den allvarliga säkerhetsrisken, besluta att återkalla eller ändra godkännandet om det bevisats att ett väsentligt krav inte var uppfyllt vid tidpunkten för godkännandet. I detta syfte ska de underrätta innehavaren av godkännandet för utsläppande på marknaden eller av fordonstypgodkännandet om sitt beslut och ange skälen till beslutet. Innehavaren får inom en period av en månad från mottagandet av byråns eller den nationella säkerhetsmyndighetens beslut begära att de omprövar beslutet. I sådant fall ska beslutet om återkallelse tillfälligt upphävas. Byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska, från dagen för mottagandet av begäran om omprövning, ha en månad på sig att bekräfta eller återkalla sitt beslut.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG (EUT L 218, 13.8.2008, s. 82).

Om det råder meningsskiljaktighet mellan byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten beträffande behovet av att begränsa eller återkalla godkännandet, ska i relevanta fall det medlingsförfarande som föreskrivs i artikel 21.7 följas. Om resultatet av ett sådant förfarande blir att fordonsgodkännandet varken ska begränsas eller återkallas, ska de tillfälliga säkerhetsåtgärder som avses i punkt 3 i den här artikeln upphävas.

5. Om byråns beslut bekräftas, får innehavaren av fordonsgodkännandet överklaga till den överklagandenämnd som inrättats enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796 inom den tidsfrist som avses i artikel 59 i den förordningen. Om en nationell säkerhetsmyndighets beslut bekräftas får innehavaren av fordonsgodkännandet inom två månader från delgivningen av det beslutet överklaga enligt det nationella förfarande för överklagande till domstol som avses i artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som anges i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU.

6. Om byrån beslutar att återkalla eller ändra ett godkännande för utsläppande på marknaden som den har beviljat, ska den informera samtliga nationella säkerhetsmyndigheter direkt och ange skälen till sitt beslut.

Om en nationell säkerhetsmyndighet beslutar att återkalla ett godkännande för utsläppande på marknaden som den har beviljat, ska den genast informera byrån om detta och ange skälen till sitt beslut. Byrån ska därefter informera de övriga nationella säkerhetsmyndigheterna.

7. Byråns eller den nationella säkerhetsmyndighetens beslut att återkalla godkännandet ska återspeglas i det relevanta fordonsregistret, i enlighet med artikel 22 eller, om det gäller ett godkännande av en fordonstyp, i det europeiska registret över godkända fordonstyper i enlighet med artikel 24.7. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska säkerställa att järnvägsföretag som använder fordon av samma typ av fordon eller typ som är föremål för återkallelse informeras i vederbörlig ordning. Sådana järnvägsföretag ska först kontrollera om samma problem med icke-överensstämmelse föreligger. I sådant fall ska det förfarande som föreskrivs i denna artikel tillämpas.

8. Om ett godkännande för utsläppande på marknaden återkallas, får det berörda fordonet inte längre användas och dess användningsområde får inte utvidgas. Om ett fordonstypgodkännande återkallas, får fordon som byggts på basis av det inte släppas ut på marknaden, och om de redan har släppts ut på marknaden ska de dras tillbaka. Ett nytt godkännande får begäras på grundval av det förfarande som föreskrivs i artikel 21 när det gäller enskilda fordon eller artikel 24 när det gäller en fordonstyp.

9. Om, i de fall som anges i punkt 1 eller 2, icke-överensstämmelse med de väsentliga kraven är begränsad till en del av det berörda fordonets användningsområde och denna icke-överensstämmelse redan förelåg vid tidpunkten för utfärdandet av godkännandet för utsläppande på marknaden, ska det sistnämnda ändras så att de berörda delarna av området för användning utesluts.

KAPITEL VI

ORGAN FÖR BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE

Artikel 27

Anmälade myndigheter

1. Medlemsstaterna ska utnämna anmälade myndigheter med ansvar för att inrätta och genomföra de förfaranden som krävs för bedömning, anmälan och kontroll av organ för bedömning av överensstämmelse, inklusive överensstämmelse med artikel 34.

2. Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter anmäler till kommissionen och andra medlemsstater vilka organ som fått i uppdrag att utföra bedömningar av överensstämmelse som tredje part i enlighet med artiklarna 10.2 och 15.1. De ska också se till att de underrättar kommissionen och övriga medlemsstater om de utsedda organ som avses i artikel 15.8.

3. Medlemsstaterna får besluta att den bedömning och kontroll som avses i punkt 1 ska utföras av ett nationellt ackrediteringsorgan i den betydelse som anges i och i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

4. Om den anmälade myndigheten delegerar eller på annat sätt överlåter den bedömning, anmälan eller kontroll som avses i punkt 1 i denna artikel till ett organ som inte är offentligt, ska det organet vara en juridisk person och uppfylla kraven i artikel 28. Det ska ha vidtagit åtgärder för att kunna hantera ansvarskyldighet som kan uppstå i samband med dess verksamhet.

5. Den anmälade myndigheten ska ta det fulla ansvaret för de uppgifter som utförs av det organ som avses i punkt 3.

Artikel 28

Krav på anmälade myndigheter

En anmälade myndighet

- ska vara inrättad på ett sådant sätt att intressekonflikt gentemot organen för bedömning av överensstämmelse undviks,
- ska vara organiserad och fungera på ett sådant sätt att dess verksamhet är objektiv och opartisk,
- ska vara organiserad på ett sådant sätt att alla beslut som rör anmälan av ett organ för bedömning av överensstämmelse fattas av annan behörig personal än den som har gjort bedömningen,
- får inte erbjuda eller utföra sådan verksamhet som utförs av organ för bedömning av överensstämmelse, och får inte heller erbjuda eller utföra konsulttjänster på kommersiell eller konkurrensmässig grund,
- ska skydda erhållen konfidentiell information,
- ska ha tillräckligt med personal med lämplig kompetens till sitt förfogande för att kunna utföra sina uppgifter.

Artikel 29

Skyldighet för de anmälade myndigheterna att tillhandahålla information

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sina förfaranden för bedömning, anmälan och kontroll av organ för bedömning av överensstämmelse samt om eventuella ändringar av dessa förfaranden.

Kommissionen ska offentliggöra denna information.

Artikel 30

Organ för bedömning av överensstämmelse

- När det gäller anmälan ska organ för bedömning av överensstämmelse uppfylla kraven i punkterna 2–7 i denna artikel och i artiklarna 31 och 32.
- Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska inrättas i enlighet med nationell rätt och ska vara en juridisk person.
- Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska kunna utföra alla de uppgifter avseende bedömning av överensstämmelse som fastställs i relevant TSD för ett sådant organ och för vilka det har anmälts, oavsett om dessa uppgifter utförs av organet för bedömning av överensstämmelse eller för dess räkning och under dess ansvar.

Vid alla tidpunkter och vid varje bedömning av överensstämmelse och för varje typ eller kategori av produkter för vilka det har anmälts ska ett organ för bedömning av överensstämmelse ha följande till sitt förfogande:

- Erforderlig personal med teknisk kunskap och tillräcklig erfarenhet för att utföra bedömningen av överensstämmelse.
- Relevanta beskrivningar av förfarandena för att utföra bedömningar av överensstämmelse, för att säkerställa insyn och möjlighet att tillämpa dessa förfaranden. Organet ska ha lämpliga rutiner och förfaranden för att skilja mellan de uppgifter som det utför i sin egenskap av anmält organ för bedömning av överensstämmelse och all annan verksamhet.
- Lämpliga förfaranden som gör det möjligt för organet att utöva sin verksamhet med vederbörlig hänsyn tagen till ett företags storlek, bransch och struktur samt till den berörda produktteknikens komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning.

Det ska ha de nödvändiga medlen för att korrekt kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med bedömningen av överensstämmelse, och det ska ha tillgång till den utrustning och de hjälpmedel som krävs.

- Organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ansvarsförsäkrade, om inte staten tar på sig ansvaret enligt nationell rätt eller medlemsstaten själv tar direkt ansvar för bedömningen av överensstämmelse.

5. Personalen vid ett organ för bedömning av överensstämmelse ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av sina uppgifter i enlighet med relevant TSD eller de nationella regler som genomför TSD:n, utom gentemot de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där verksamheten utförs. Immateriella rättigheter ska skyddas.
6. Organ för bedömning av överensstämmelse ska delta i, eller se till att deras bedömningspersonal känner till, det relevanta standardiseringsarbetet och det arbete som utförs i samordningsgruppen för anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, som inrättats i enlighet med relevant unionsrätt, och de ska som generella riktlinjer använda de administrativa beslut och dokument som är resultatet av gruppens arbete.
7. Organ för bedömning av överensstämmelse som har anmälts för delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering och/eller Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering ska delta i eller se till att deras bedömningspersonal känner till det arbete som utförs i den ERTMS-grupp som avses i artikel 29 i förordning (EU) 2016/796. De ska följa de riktlinjer som tagits fram som ett resultat av gruppens arbete. Om de anser att det är oändamålsenligt eller omöjligt att tillämpa dem, ska de berörda organen för bedömning av överensstämmelse översända sina synpunkter för diskussion till ERTMS-gruppen i syfte att bidra till den kontinuerliga förbättringen av riktlinjerna.

Artikel 31

Opartiskhet hos organ för bedömning av överensstämmelse

1. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ett tredje partsorgan som är oberoende av den organisation som den bedömer eller av tillverkaren av den produkt som den bedömer.

Detta organ får vara ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i utformning, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de produkter som det bedömer, förutsatt att det kan visas att organet är oberoende och att det inte finns några intressekonflikter.

2. Det ska garanteras att organ för bedömning av överensstämmelse, deras högsta ledning och bedömningspersonal är opartiska.

3. Ett organ för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att bedömningen av överensstämmelse görs får inte utgöras av den som utformar, tillverkar, levererar, installerar, köper, äger, använder eller underhåller de produkter som bedöms och inte heller av den som företräder någon av dessa parter. Detta ska inte hindra att bedömda produkter som är nödvändiga för verksamheten inom organet för bedömning av överensstämmelse används eller att produkterna används för personligt bruk.

4. Ett organ för bedömning av överensstämmelse, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att bedömningen av överensstämmelse görs får inte delta direkt i utformning, tillverkning, uppbyggnad, marknadsföring, installation, användning eller underhåll av dessa produkter, och det får inte heller företräda parter som driver sådan verksamhet. De får inte delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet i samband med den bedömning av överensstämmelse för vilken de har anmälts. Detta förbud ska särskilt gälla konsulttjänster.

5. Organ för bedömning av överensstämmelse ska se till att deras dotterföretags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten i organens bedömningar av överensstämmelse.

6. Organ för bedömning av överensstämmelse och deras personal ska utföra bedömningen av överensstämmelse med största möjliga yrkesintegritet, ha teknisk kompetens på det specifika området och vara fria från alla påtryckningar och incitament, i synnerhet ekonomiska, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömning av överensstämmelse, särskilt när det gäller personer eller grupper av personer som berörs av denna verksamhet.

Artikel 32

Personal hos organ för bedömning av överensstämmelse

1. Den personal som ansvarar för att utföra bedömningen av överensstämmelse ska ha
 - a) fullgod teknisk och yrkesinriktad utbildning som täcker all slags bedömning av överensstämmelse på det område inom vilket organet för bedömning av överensstämmelse har anmälts,

- b) tillfredsställande kunskap om kraven för de bedömningar som de gör och befogenhet att utföra dessa bedömningar,
 - c) tillräcklig kännedom och insikt om de väsentliga kraven, de tillämpliga harmoniserade standarderna och de relevanta bestämmelserna i unionsrätten,
 - d) förmåga att upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att bedömningarna har gjorts.
2. Ersättningen till den högsta ledningen för och bedömningspersonalen vid ett organ för bedömning av överensstämmelse får inte vara beroende av antalet bedömningar som görs eller resultaten av bedömningarna.

Artikel 33

Presumtion om överensstämmelse för organ för bedömning av överensstämmelse

Ett organ för bedömning av överensstämmelse som kan visa att det uppfyller kriterierna i de relevanta harmoniserade standarderna eller delar av dem, till vilka hänvisningar har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, ska förutsättas uppfylla kraven i artiklarna 30–32, förutsatt att dessa krav omfattas av de tillämpliga harmoniserade standarderna.

Artikel 34

Dotterföretag och underleverantörer till anmälda organ

1. Om det anmälda organet lägger ut specifika uppgifter med anknytning till bedömningen av överensstämmelse på underentreprenad eller anlitar ett dotterföretag ska det se till att underleverantören eller dotterföretaget uppfyller kraven i artiklarna 30–32 och informera den anmälande myndigheten om detta.
2. De anmälda organen ska ta det fulla ansvaret för underleverantörernas eller dotterföretagens uppgifter, oavsett var dessa är etablerade.
3. Underleverantörer eller dotterföretag får endast med kundens samtycke anlitas för att utföra anmälda organs verksamhet.
4. Anmälda organ ska se till att den anmälande myndigheten har tillgång till de relevanta dokumenten rörande bedömningen av underleverantörens eller dotterföretagets kvalifikationer och det arbete som utförts av dem i enlighet med relevant TSD.

Artikel 35

Akrediterade interna organ

1. Sökande får använda ett ackrediterat internt organ för att utföra bedömningar av överensstämmelse för genomförande av de förfaranden som anges i modulerna A1, A2, C1 eller C2 enligt bilaga II till beslut nr 768/2008/EG och modulerna CA1 och CA2 enligt bilaga I till beslut 2010/713/EU. Detta organ ska utgöra en separat och urskiljbar del av sökanden i fråga och får inte medverka i utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det ska bedöma.
2. Ett ackrediterat internt organ ska uppfylla följande krav:
 - a) Det ska vara ackrediterat i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.
 - b) Organet och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från företaget som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska och ska visa det för det behöriga nationella ackrediteringsorganet.
 - c) Organet och dess personal får inte ansvara för utformning, tillverkning, leverans, installation, drift eller underhåll av de produkter som det bedömer och får inte delta i någon verksamhet som kan vara oförenlig med ett oberoende omdöme och integritet i bedömningsarbetet.
 - d) Organet ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som det är en del av.
3. Ett ackrediterat internt organ ska inte anmälas till medlemsstaterna eller kommissionen, men information om dess ackreditering ska lämnas av företaget som det är en del av eller det nationella ackrediteringsorganet till den anmälande myndigheten på denna myndighets begäran.

*Artikel 36***Ansökan om anmälan**

1. Ett organ för bedömning av överensstämmelse ska lämna in en ansökan om anmälan till den anmälande myndigheten i den medlemsstat där det är etablerat.
2. Ansökan ska åtföljas av en beskrivning av de bedömningar av överensstämmelse, den eller de moduler för bedömning av överensstämmelse och den eller de produkter som organet anser sig ha kompetens för samt ett ackrediteringsintyg, om det finns ett sådant, som utfärdats av ett nationellt ackrediteringsorgan och där det intygas att organet för bedömning av överensstämmelse uppfyller kraven i artiklarna 30–32.
3. Om organet för bedömning av överensstämmelse inte kan uppvisa något ackrediteringsintyg ska det ge den anmälande myndigheten alla underlag som krävs för kontroll, erkännande och regelbunden övervakning av att det uppfyller kraven i artiklarna 30–32.

*Artikel 37***Anmälningsförfarande**

1. Anmälande myndigheter ska endast anmäla de organ för bedömning av överensstämmelse som uppfyller kraven i artiklarna 30–32.
2. De anmälande myndigheterna ska anmäla de organ som avses i punkt 1 till kommissionen och de andra medlemsstaterna med hjälp av det elektroniska anmälningsverktyg som utvecklats och förvaltas av kommissionen.
3. Anmälan ska innehålla detaljerade uppgifter om bedömningarna av överensstämmelse, modulerna för bedömning av överensstämmelse och de berörda produkterna samt ett relevant ackrediteringsintyg eller annat intyg om kompetens i enlighet med vad som anges i punkt 4.
4. Om en anmälan inte grundar sig på ett sådant ackrediteringsintyg som avses i artikel 36.2 ska den anmälande myndigheten ge kommissionen och de andra medlemsstaterna skriftliga underlag som styrker att organet för bedömning av överensstämmelse har erforderlig kompetens, och att de system som behövs för att se till att organet kommer att övervakas regelbundet och fortsätta att uppfylla kraven i artiklarna 30–32 har inrättats.
5. Det berörda organet får endast bedriva verksamhet som anmält organ om kommissionen eller de andra medlemsstaterna inte har rest invändningar inom två veckor efter anmälan, i de fall ett ackrediteringsintyg används, eller inom två månader efter anmälan, i de fall då ingen ackreditering används.
6. Kommissionen och övriga medlemsstater ska underrättas om eventuella relevanta senare ändringar av anmälan.

*Artikel 38***Identifikationsnummer och förteckningar över anmälda organ**

1. Kommissionen ska tilldela varje anmält organ ett identifikationsnummer.
Ett anmält organ ska tilldelas ett enda identifikationsnummer även om det anmäls i enlighet med flera unionsrättsakter.
2. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över de organ som anmäls i enlighet med detta direktiv, tillsammans med de identifikationsnummer som de har tilldelats och den verksamhet som de har anmälts för.
Kommissionen ska se till att denna förteckning hålls aktuell.

*Artikel 39***Ändringar i anmälan**

1. Om en anmälande myndighet har konstaterat eller har informerats om att ett anmält organ inte längre uppfyller de krav som anges i artiklarna 30–32 eller att det underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska den anmälande myndigheten i förekommande fall, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är, begränsa anmälan, dra tillbaka den tillfälligt eller återkalla den. Den ska omedelbart underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

2. I händelse av begränsning, tillfälligt tillbakadragande eller återkallelse av anmälan eller om det anmälda organet har upphört med verksamheten ska den anmälände medlemsstaten vidta lämpliga åtgärder för att se till att organets dokumentation antingen behandlas av ett annat anmält organ eller hålls tillgänglig för de ansvariga anmälände myndigheterna och marknadskontrollmyndigheterna på deras begäran.

Artikel 40

Ifrågasättande av de anmälda organens kompetens

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att ett anmält organ har erforderlig kompetens eller att ett anmält organ allttjämt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som det omfattas av och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.
2. Den anmälände medlemsstaten ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för anmälan eller vidmakthållandet av det berörda organets kompetens.
3. Kommissionen ska se till att all känslig information som den erhåller i samband med sina undersökningar behandlas konfidentiellt.
4. Om kommissionen konstaterar att ett anmält organ inte uppfyller, eller inte längre uppfyller, kraven för anmälan ska den meddela detta till den anmälände medlemsstaten och anmoda medlemsstaten att vidta erforderliga korrigerande åtgärder, t.ex. vid behov återkalla anmälan.

Artikel 41

De anmälda organens operativa skyldigheter

1. Anmälda organ ska utföra bedömningar av överensstämmelse i enlighet med förfarandena för bedömning av överensstämmelse i relevant TSD.
2. Bedömningarna av överensstämmelse ska vara proportionella så att de ekonomiska aktörerna inte belastas i onödan. Anmälda organ ska när de utför sin verksamhet ta vederbörlig hänsyn till ett företags storlek, bransch och struktur samt till produktteknikens komplexitet och eventuell massproduktion eller serietillverkning.
Samtidigt ska de dock agera för att bedöma produktens överensstämmelse med detta direktiv.
3. Om ett anmält organ konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i relevant TSD eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska föreskrifter, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det ska inte utfärda ett intyg om överensstämmelse.
4. Om ett anmält organ vid kontroll av överensstämmelse efter det att ett intyg har utfärdats konstaterar att en produkt inte längre uppfyller kraven i relevant TSD eller motsvarande harmoniserade standarder eller tekniska specifikationer, ska det begära att tillverkaren vidtar lämpliga korrigerande åtgärder, och det ska vid behov tillfälligt dra tillbaka intyget eller återkalla det.
5. Om korrigerande åtgärder inte vidtas eller inte får önskad effekt ska det anmälda organet, beroende på vad som är lämpligt, begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla intyg.

Artikel 42

Skyldighet för de anmälda organen att tillhandahålla information

1. Anmälda organ ska informera den anmälände myndigheten om följande:
 - a) Avslag på ansökan om intyg, eller begränsning, tillfälligt tillbakadragande eller återkallelse av ett intyg.
 - b) Alla omständigheter som inverkar på omfattningen av och villkoren för anmälan.
 - c) Varje begäran från marknadskontrollmyndigheterna om information om bedömningar av överensstämmelse.

d) På begäran, bedömningar av överensstämmelse som gjorts inom ramen för anmälan och all annan verksamhet, inklusive gränsöverskridande verksamhet och underentreprenad.

De behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna ska också informeras om avslag på ansökan om intyg, eller begränsning, tillfälligt tillbakadragande eller återkallelse av ett intyg enligt led a.

2. De anmälda organen ska ge de andra organ som anmäls i enlighet med detta direktiv, och som utför liknande bedömningar av överensstämmelse som täcker samma produkter, relevant information om frågor som rör negativa och, på begäran, positiva resultat av bedömningar av överensstämmelse.

3. Anmälda organ ska tillhandahålla byrån EG-kontrollintygen för delsystem, EG-intygen om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-intygen om lämplighet för användning för driftskompatibilitetskomponenter.

Artikel 43

Utbyte av bästa praxis

Kommissionen ska se till att det förekommer utbyte av bästa praxis mellan de myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för riktlinjerna för anmälan.

Artikel 44

Samordning av anmälda organ

Kommissionen ska säkerställa lämplig samordning och samarbete mellan de organ som anmäls i enlighet med detta direktiv genom att inrätta en sektorsövergripande grupp av anmälda organ. Byrån ska stödja anmälda organs verksamhet i enlighet med artikel 24 i förordning (EU) 2016/796.

Medlemsstaterna ska se till att de organ som de har anmält deltar i den gruppens arbete direkt eller genom utsedda representanter.

Artikel 45

Utsedda organ

1. De krav avseende organ för bedömning av överensstämmelse som anges i artiklarna 30–34 ska också gälla för de organ som utses inom ramen för artikel 15.8, utom i följande fall:

- a) Kompetens som krävs av dess personal inom ramen för artikel 32.1 c, där det utsedda organet ska ha tillräcklig kännedom och insikt om nationell rätt.
- b) Dokument som den anmälande myndigheten ska ha tillgång till inom ramen för artikel 34.4, då det organ som utses ska inkludera dokument som avser arbete som utförs av dotterföretag eller underleverantörer inom ramen för tillämpliga nationella regler.

2. De operativa skyldigheter som anges i artikel 41 ska också gälla för de organ som utses inom ramen för artikel 15.8, med undantaget att skyldigheterna ska avse nationella regler i stället för TSD:er.

3. Den informationskyldighet som anges i artikel 42.1 ska också gälla för utsedda organ, som ska informera medlemsstaterna i enlighet därmed.

KAPITEL VII

REGISTER

Artikel 46

Fordonsnummersystem

1. Vid registrering i enlighet med artikel 22 ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där registreringen sker tilldela varje fordon ett europeiskt fordonsnummer. Varje fordon ska märkas med ett tilldelat europeiskt fordonsnummer.

2. Specifikationer för det europeiska fordonsnumret ska anges bland de åtgärder som avses i artikel 47.2, och i enlighet med relevant TSD.
3. Varje fordon får tilldelas ett europeiskt fordonsnummer endast en gång, såvida inte annat anges i de åtgärder som avses i artikel 47.2 och i enlighet med relevant TSD.
4. När det gäller fordon som går i trafik eller avses att gå i trafik från eller till tredjeländer i vilka spårvidden är en annan än på unionens huvudjärnvägsnät, får medlemsstaterna utan hinder av punkt 1 acceptera fordon som är klart identifierade i enlighet med ett annat kodsysteem.

Artikel 47

Fordonsregister

1. Fram till dess att det europeiska fordonsregister som avses i punkt 5 är driftsmässigt ska varje medlemsstat föra ett nationellt fordonsregister. Registret ska
 - a) följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2,
 - b) hållas uppdaterat av ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag,
 - c) vara tillgängligt för de nationella säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som avses i artiklarna 16 och 22 i direktiv (EU) 2016/798; det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.
2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer för de nationella fordonsregistren med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt, inbegripet arrangemang för datautbyte, samt regler för inmatning och läsning av data.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

3. Det nationella fordonsregistret ska åtminstone innehålla följande uppgifter:
 - a) Det europeiska fordonsnumret.
 - b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande organ.
 - c) Hänvisningar till det europeiska register över godkända fordonstyper som avses i artikel 48.
 - d) Uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare.
 - e) Begränsningar i villkoren för fordonets användning.
 - f) Hänvisningar till den enhet som ansvarar för underhåll.
4. Så länge som medlemsstaternas nationella fordonsregister inte är sammanlänkade i enlighet med de specifikationer som avses i punkt 2, ska varje medlemsstat i fråga om uppgifter som berör medlemsstaten uppdatera sitt register med de ändringar som en annan medlemsstat har gjort i sitt register.
5. För att minska administrativa bördor och otillbörliga kostnader för medlemsstater och berörda aktörer ska kommissionen senast den 16 juni 2018, med beaktande av resultatet av en kostnads-nyttanalyt, genom en genomförandeakt anta de tekniska och funktionella specifikationerna för det europeiska fordonsregistret, som ska införliva de nationella fordonsregistren i syfte att ge alla användare tillgång till ett harmoniserat gränssnitt för fordonsregistrering och datahantering. Punkt 1 b och c samt punkt 3 ska tillämpas. En sådan specifikation ska omfatta innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt, inbegripet arrangemang för datautbyte, samt regler för inmatning och läsning av data samt migreringsåtgärder.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3 och på rekommendation av byrån.

När det europeiska fordonsregistret utvecklas ska hänsyn tas till de it-applikationer och register som byrån och medlemsstaterna redan har upprättat, såsom det europeiska centraliserade virtuella fordonsregister som är kopplat till de nationella fordonsregistren. Det europeiska fordonsregistret ska vara i drift senast den 16 juni 2021.

6. Fordonsinnehavaren ska omedelbart anmäla ändringar av uppgifter i fordonsregistren, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till myndigheten i den medlemsstat där fordonet har registrerats.

7. När det gäller fordon som godkänns för första gången i ett tredjeland och som därefter används i en medlemsstat, ska medlemsstaten se till att fordonsdata, åtminstone data rörande innehavaren av fordonet i fråga, vilken enhet som ansvarar för underhållet och begränsningar i villkoren för fordonets användning, kan hämtas i ett fordonsregister eller på annat sätt görs tillgängligt i ett läsvänligt format, utan dröjsmål och enligt samma icke-diskriminerande principer som gäller för liknande information från ett fordonsregister.

Artikel 48

Europeiskt register över godkända fordonstyper

1. Byrån ska upprätta och föra ett register över godkännanden för utsläppande av fordonstyper på marknaden vilka utfärdats i enlighet med artikel 24. Registret ska

- a) vara offentligt och åtkomligt på elektronisk väg,
- b) följa de gemensamma specifikationer som anges i punkt 2,
- c) vara sammanlänkat med relevanta fordonsregister.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer för innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data för registret över godkända fordonstyper. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

3. För varje fordonstyp ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Fordonstypens tekniska egenskaper, inklusive sådana som rör tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, såsom de definieras i de relevanta TSD:erna.
- b) Tillverkarens namn.
- c) Uppgifter om godkännanden som rör fordonstypens användningsområde, inklusive eventuella begränsningar eller återkallelser.

Artikel 49

Register över infrastruktur

1. Varje medlemsstat ska se till att ett register över infrastruktur med uppgifter om järnvägsnätets parametrar för varje berört delsystem eller varje berörd del av ett delsystem, och i enlighet med relevant TSD, offentliggörs.

2. Värdena på de parametrar som registreras i registret över infrastruktur ska användas i kombination med värdena på de parametrar som registreras i godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden för att kontrollera den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och nät.

3. Villkor för användning av fasta installationer och andra begränsningar får fastställas i registret över infrastruktur.

4. Varje medlemsstat ska se till att registret över infrastruktur uppdateras i enlighet med punkt 5.

5. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer för infrastrukturregistret med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.3.

KAPITEL VIII

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 50

Utövande av delegeringen

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 artikel 5.1 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 15 juni 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på 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. Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin vanliga praxis och genomför lämpliga samråd med experter, inbegripet medlemsstaternas experter, innan den antar dessa delegerade akter.
4. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.1 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 offentliggörs 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.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 5.1 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 underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 51

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättas i enlighet med artikel 21 i rådets direktiv 96/48/EG⁽¹⁾. Den kommittén 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, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 52

Motivering

Beslut som fattas i enlighet med detta direktiv och som avser bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet för användning, kontroll av delsystem i unionens järnvägssystem samt beslut som fattas i enlighet med artiklarna 7, 12 och 17 ska motiveras noggrant. Besluten ska snarast delges den berörda parten med angivande av vilka möjligheter till överklagande som finns enligt den berörda medlemsstatens gällande lagstiftning och vilka tidsfrister som gäller för dessa överklaganden.

(1) Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EUTL 235, 17.9.1996, s. 6).

Artikel 53

Rapporter och information

1. Senast den 16 juni 2018 ska kommissionen rapportera om de framsteg som har gjorts med förberedelserna för byråns utökade roll enligt detta direktiv. Dessutom ska kommissionen vart tredje år och för första gången tre år efter utgången av den övergångsperiod som föreskrivs i artikel 54 överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som har gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem och byråns verksamhet i detta sammanhang. Rapporten ska även innehålla en utvärdering av genomförandet och användningen av de register som behandlas i kapitel VII och en analys av de fall som avses i artikel 7 och av tillämpningen av kapitel V, med en bedömning av i synnerhet hur de samarbetsavtal som har ingåtts mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna fungerar. För den första rapporten efter utgången av övergångsperioden ska kommissionen genomföra omfattande samråd med relevanta berörda parter och upprätta ett program för bedömning av framstegen. Kommissionen ska föreslå lagstiftningsåtgärder, om det är lämpligt i ljuset av ovan nämnda analys, inbegripet åtgärder med avseende på byråns framtida roll i samband med förbättrad driftskompatibilitet.

2. Byrån ska utarbeta och regelbundet uppdatera ett hjälpmedel som, på en medlemsstats, Europaparlamentets eller kommissionens begäran, kan ge en översikt över nivån beträffande driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem. Till detta hjälpmedel ska uppgifterna i de register som avses i kapitel VII användas.

Artikel 54

Övergångsordning för användande av fordon

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 i denna artikel ska fordon som måste godkännas mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019 omfattas av bestämmelserna i kapitel V i direktiv 2008/57/EG.

2. Godkännanden för ibruktagande av fordon beviljade enligt punkt 1 och alla andra godkännanden som har beviljats före den 15 juni 2016, inbegripet godkännanden som har beviljats med stöd av internationella avtal, framför allt RIC (*Regolamento Internazionale Carrozze*) och RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*), ska fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljades.

3. Fordon som godkänts för ibruktagande enligt punkterna 1 och 2 ska erhålla ett nytt godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för att få användas på ett eller flera nät som ännu inte omfattas av godkännandet. Utsläppandet på marknaden på dessa ytterligare nät ska omfattas av artikel 21.

4. Byrån ska senast från och med den 16 juni 2019 utföra sina godkännandeuppgifter i enlighet med artiklarna 21 och 24 och de uppgifter som nämns i artikel 19 avseende användningsområdena i de medlemsstater som inte har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 57.2. Genom undantag från artiklarna 21 och 24 får nationella säkerhetsmyndigheter i de medlemsstater som har meddelat detta till byrån och kommissionen i enlighet med artikel 57.2 fortsätta att utfärda godkännanden i enlighet med direktiv 2008/57/EG fram till den 16 juni 2020.

Artikel 55

Andra övergångsbestämmelser

1. Bilagorna IV, V, VII och IX till direktiv 2008/57/EG ska tillämpas fram till dagen för tillämpning av motsvarande genomförandeakter som avses i artiklarna 7.5, 9.4, 14.10 och 15.9 i detta direktiv.

2. Direktiv 2008/57/EG ska fortsätta gälla för markbaserade ERTMS-projekt som tas i bruk mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019.

3. Projekt där upphandlingsfasen eller tilldelningen av kontrakt har avslutats före den 16 juni 2019 omfattas inte av byråns förhandsgodkännande enligt artikel 19.

4. Fram till och med den 16 juni 2031 behöver optioner i kontrakt som undertecknades före den 15 juni 2016 inte omfattas av sådant förhandsgodkännande från byrån som avses i artikel 19, inte ens om de utövas efter den 15 juni 2016.

5. Innan de nationella säkerhetsmyndigheterna godkänner ibruktagandet av den markbaserade ERMTS-utrustning som inte omfattades av det förhandsgodkännande från byrån som avses i artikel 19 ska de samarbeta med byrån för att säkerställa att de tekniska lösningarna är fullständigt driftskompatibla i enlighet med artiklarna 30.3 och 31.2 i förordning (EU) 2016/796.

Artikel 56

Byråns rekommendationer och yttranden

Byrån ska ge rekommendationer och avge yttranden i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) 2016/796 med avseende på tillämpningen av detta direktiv. Dessa rekommendationer och yttranden ska om relevant beaktas när genomförandeakter utarbetas i enlighet med detta direktiv.

Artikel 57

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna 1, 2, 7.1–7.4, 7.6, 8, 9.1, 10.5, 11.1, 11.3, 11.4, 12, 13, 14, 15.1–15.8, 16, 18, 19.3, 21–39, 40.2, 41, 42, 44, 45, 46, 47.1, 47.3, 47.4, 47.7, 49.1–49.4 och 54 samt bilagorna I, II, III och IV senast den 16 juni 2019. De ska genast överlämna texterna till dessa åtgärder till kommissionen.

2. Medlemsstaterna får förlänga den införlivandeperiod som avses i punkt 1 med ett år. För detta ändamål ska de medlemsstater som inte sätter i kraft lagar och andra författningar inom den införlivandeperiod som avses i punkt 1 senast den 16 december 2018 meddela byrån och kommissionen detta och ange skälen för en sådan förlängning.

3. 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 det direktiv som upphävts genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.

4. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

5. Skyldigheterna att införliva och genomföra artiklarna 13, 14.1–14.8, 14.11, 14.12, 15.1–15.9, 16.1, 19–26, 45, 46, 47, 49.1–49.4 och 54 i detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem har upprättats på deras territorier.

Så snart ett offentligt eller privat organ officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska de berörda medlemsstaterna emellertid vidta åtgärder för att genomföra de artiklar som avses i första stycket senast två år efter mottagandet av ansökan.

Artikel 58

Upphävande

Direktiv 2008/57/EG, ändrat genom de direktiv som anges i bilaga V del A, ska upphöra att gälla med verkan från och med den 16 juni 2020, dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning av direktiven som fastställs i bilaga V del B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till detta direktiv och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VI.

Artikel 59

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 60

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT
Ordförande

BILAGA I

DELAR I UNIONENS JÄRNVÄGSSYSTEM

1. Järnvägsnät

I enlighet med detta direktiv ska unionens järnvägsnät omfatta följande delar:

- a) Linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter som i allmänhet uppgår till 250 km/tim eller däröver.
- b) Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på cirka 200 km/tim.
- c) Linjer som särskilt byggts om för höghastighetstrafik, med en specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse som gör att hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras av rullande materiel avsedd för höghastighetstrafik men i konventionell hastighet.
- d) Konventionella linjer avsedda för persontrafik.
- e) Konventionella linjer avsedda för blandad trafik (person- och godstrafik).
- f) Konventionella linjer avsedda för godstrafik.
- g) Knutpunkter för persontrafik.
- h) Knutpunkter för godstrafik, inklusive intermodala terminaler.
- i) Linjer som sammanbinder de uppräknade delarna.

Järnvägsnätet omfattar systemen för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för fjärrtrafik med passagerare och gods på detta järnvägsnät för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning.

2. Fordon

Enligt detta direktiv ska unionsfordon omfatta alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av unionens nät, bland annat

- lok och passagerarfordon, inbegripet dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift, motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift för persontrafik och personvagnar,
- godsvagnar, inbegripet låga fordon utformade för hela järnvägsnätet och fordon utformade för transport av lastbilar,
- specialfordon, exempelvis arbetsfordon.

Förteckningen över fordon ska inbegripa sådana som är särskilt konstruerade för trafik på de olika typer av höghastighetslinjer som beskrivs i punkt 1.

BILAGA II

DELSYSTEM

1. Förteckning över delsystemen

Med avseende på tillämpningen av detta direktiv indelas unionens järnvägssystem i delsystem, som motsvarar antingen

- a) strukturellt definierade områden som
 - infrastruktur,
 - energi,
 - markbaserad trafikstyrning och signalering,
 - fordonsbaserad trafikstyrning och signalering,
 - rullande materiel, eller
- b) funktionellt definierade områden som
 - drift och trafikledning,
 - underhåll,
 - telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik.

2. Beskrivning av delsystemen

För varje delsystem eller del av ett delsystem ska byrån vid utarbetandet av motsvarande TSD-förslag lägga fram ett förslag till förteckning över de driftskompatibilitetskomponenter och aspekter som har anknytning till driftskompatibiliteten. Utan att det påverkar valet av vissa aspekter eller driftskompatibilitetskomponenter, eller den ordning i vilken delsystemen anpassas till TSD:er, ska delsystemen särskilt inbegripa följande:

2.1 Infrastruktur

Spår, spårväxlar, plankorsningar, konstbyggnader (broar, tunnlar m.m.), järnvägsrelaterade stationselement (inbegripet ingångar, plattformar, tillfartsanordningar, serviceområden, toaletter och informationssystem, liksom tillhörande hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet) samt säkerhets- och skyddsutrustning.

2.2 Energi

Eldistributionssystem, inklusive kontaktledningar och den markbaserade delen av systemet för mätning av förbrukningen av och för laddning med elektricitet.

2.3 Markbaserad trafikstyrning och signalering

All markbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet för, och styrning och kontroll av trafiken med tåg som är godkända för att trafikera järnvägsnätet

2.4 Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering

All fordonsbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet för, och styrning och kontroll av trafiken med tåg som är godkända för att trafikera järnvägsnätet.

2.5 Drift och trafikledning

Förfaranden och utrustning som möjliggör en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, både under normala förhållanden och vid nedsatta tillstånd, inbegripet tågsammansättning och framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning.

De yrkeskvalifikationer som kan krävas för alla typer av järnvägstjänster.

2.6 Telematikapplikationer

I överensstämmelse med bilaga I består detta delsystem av följande två delar:

- a) Applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system som ger information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering, anslutningssamordning mellan tåg och med andra transportsätt.
- b) Applikationer för godstrafiken, bland annat informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reservering, betalnings- och faktureringsystem, anslutningssamordning med andra transportsätt, utfärdande av elektroniska följedokument.

2.7 Rullande materiel

Mekaniska strukturen, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömavtagarsystem, drivsystem och energiomvandlingssystem, fordonsbaserad utrustning för mätning av förbrukning av och för debitering av elektricitet, bromssystem, koppel, löpverk (boggier, axlar) och hjulupphängning, dörrar, gränssnitt mellan människa och maskin (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet), aktiva eller passiva säkerhetsanordningar, anordningar som krävs för passagerarnas och tågpersonalens hälsa.

2.8 Underhåll

Förfaranden, utrustning, underhållscentra för arbeten och reservmateriel medresurser som medger utförande av obligatoriskt avhjälpande och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i unionens järnvägssystem och garantera nödvändiga prestanda.

BILAGA III

VÄSENTLIGA KRAV

1. Allmänna krav

1.1 Säkerhet

- 1.1.1 Utformning, uppbyggnad eller tillverkning samt underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter och särskilt av komponenter som är av betydelse för att tågens framförande ska ske på ett sätt som garanterar en säkerhetsnivå motsvarande de mål som ställts upp för järnvägsnätet, också i vissa angivna situationer med nedsatta tillstånd.
- 1.1.2 Parametrar som avser kontaktytan hjul-räls ska uppfylla de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet. Bromsutrustningens parametrar måste garantera att det är möjligt att stanna inom given bromssträcka vid högsta tillåtna hastighet.
- 1.1.3 De komponenter som används ska under hela sin livslängd kunna motstå angivna, normala eller exceptionella påkänningar. Genom lämpliga åtgärder ska de säkerhetsmässiga konsekvenserna av oförutsedda fel i komponenterna begränsas.
- 1.1.4 Fasta installationer och rullande materiel ska utformas och material för dessa väljas på ett sådant sätt att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas i händelse av brand.
- 1.1.5 Anordningar som är avsedda att hanteras av användarna ska vara utformade på ett sådant sätt att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk för användarna vid en förutsägbar användning, även i strid med anvisningarna.

1.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Tillsyn och underhåll av fasta eller rörliga komponenter som ingår i tågtrafiken ska organiseras, genomföras och kvantifieras på så sätt att komponenternas funktionsduglighet bibehålls under specificerade förhållanden.

1.3 Hälsa

- 1.3.1 Material som genom det sätt de används på kan komma att innebära en hälsofara för de personer som utsätts för dem får inte användas i tågen eller i järnvägsinfrastrukturen.
- 1.3.2 Materialen ska väljas, iordningställas och användas på så sätt att utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga begränsas, särskilt i händelse av brand.

1.4 Miljöskydd

- 1.4.1 Den miljöpåverkan som anläggning och drift av järnvägssystemet medför ska bedömas och beaktas vid utformningen av detta system i enlighet med unionsrätten.
- 1.4.2 De material som används i tågen och i infrastrukturen får inte medföra utsläpp av rök eller gaser som är skadliga och farliga för miljön, särskilt i händelse av brand.
- 1.4.3 Rullande materiel och energiförsörjningssystem ska utformas och byggas på så sätt att de är elektromagnetiskt kompatibla med installationer och utrustning samt allmänna och privata järnvägsnät med vilka det föreligger risk för interferens.
- 1.4.4 Konstruktionen och driften av järnvägssystemet får inte leda till en oacceptabel bullernivå:
- i områden nära järnvägsinfrastruktur, enligt definitionen i artikel 3.3 i direktiv 2012/34/EU, och
 - i förarhytten.
- 1.4.5 Ett normalt underhållet järnvägssystem får inte ge upphov till markvibrationer som är oacceptabla för verksamhet och omgivning som ligger nära infrastrukturen.

1.5 Teknisk kompatibilitet

Infrastrukturens och de fasta installationernas tekniska egenskaper ska vara kompatibla inbördes och med de tekniska egenskaperna hos tåg som ska trafikera järnvägssystemet. Detta krav omfattar säker integrering av fordonets delsystem med infrastrukturen.

När det på vissa delar av järnvägsnätet visar sig svårt att ta hänsyn till dessa egenskaper kan tillfälliga lösningar som säkerställer framtida kompatibilitet utnyttjas.

1.6 Tillgänglighet

1.6.1 Delsystemen "Infrastruktur" och "Rullande materiel" måste vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, så att tillträde säkerställs på samma grundval som för andra, genom att hinder förebyggs eller avlägsnas och genom andra lämpliga åtgärder. Detta ska omfatta utformning, konstruktion, ombyggnad, modernisering, underhåll och drift av de relevanta delarna av de delsystem till vilka allmänheten har tillträde.

1.6.2 Delsystemen "Drift" och "Telematikapplikationer avsedda för persontrafik" måste fungera på ett sätt som är nödvändigt för att underlätta tillträde för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet på samma grundval som andra, vilket ska ske genom att hinder förebyggs eller avlägsnas och genom andra lämpliga åtgärder.

2. Särskilda krav för varje delsystem

2.1 Infrastruktur

2.1.1 Säkerhet

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att hindra oönskat tillträde till eller intrång i installationerna.

Åtgärder ska vidtas för att begränsa den olycksrisk människor utsätts för, särskilt när tåg passerar stationer.

Infrastruktur till vilken allmänheten har tillträde ska utformas och byggas på ett sådant sätt att säkerhetsriskerna för människor begränsas (stabilitet, brand, tillträde, evakuering, plattformar osv.).

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i långa tunnlar och viadukter.

2.1.2 Tillgänglighet

Infrastrukturdelssystem till vilka allmänheten har tillträde måste vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i enlighet med punkt 1.6.

2.2 Energi

2.2.1 Säkerhet

Driften av energiförsörjningssystemen får varken inverka på säkerheten för tåg eller människor (användare, driftspersonal, personer som vistas nära järnvägen och tredje man).

2.2.2 Miljöskydd

Driften av försörjningssystemen för elenergi eller bränsle får inte påverka miljön utöver angivna gränsvärden.

2.2.3 Teknisk kompatibilitet

Försörjningssystemen för elenergi eller bränsle ska

- möjliggöra för tågen att uppnå angivna prestanda,
- beträffande försörjningssystem för elenergi, vara kompatibla med de strömavtagare som är installerade på tågen.

2.3 Trafikstyrning och signalering

2.3.1 Säkerhet

Anläggningar och åtgärder för trafikstyrning och signalering ska möjliggöra tågtrafik med en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som fastställts för järnvägsnätet. Systemen för trafikstyrning och signalering ska medge fortsatt säker trafik för tåg med tillstånd att framföras under nedsatta tillstånd.

2.3.2 Teknisk kompatibilitet

Ny infrastruktur och ny rullande materiel som tillverkas eller utvecklas efter det att kompatibla system för trafikstyrning och signalering införts, ska anpassas så att de kan användas med dessa system.

Utrustning för trafikstyrning och signalering som installeras i tågförarhytterna ska möjliggöra normal drift under angivna förhållanden i hela järnvägssystemet.

2.4 Rullande materiel

2.4.1 Säkerhet

Rullande materiel och förbindelserna mellan vagnar ska utformas så att passagerarutrymmen och förarhytt skyddas i händelse av kollision eller urspärning.

Den elektriska utrustningen får inte försämrade säkerheten och funktionen hos trafikstyrnings- och signalanläggningarna.

Bromsteknik och bromskrafter ska vara förenliga med spårens, konstbyggnadernas och signalsystemens utformning.

För att människors säkerhet inte ska äventyras ska åtgärder vidtas för att begränsa åtkomligheten till spänningsförande komponenter.

Det ska finnas anordningar som gör det möjligt för passagerare att i händelse av fara göra lokföraren uppmärksam på situationen och för tågpersonalen att sätta sig i förbindelse med dem.

Det måste vara säkert för passagerare att stiga på och av tågen. Dörrarna för på- och avstigning ska vara försedda med läs- och öppningssystem som garanterar passagerarnas säkerhet.

Det ska finnas tydligt markerade nödutgångar.

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att ta hänsyn till de särskilda säkerhetsförhållandena i mycket långa tunnlar.

Ett absolut krav är att tågen ska vara utrustade med ett nödbelysningsystem som är tillräckligt ljusstarkt och som har tillräcklig varaktighet.

Tågen ska vara utrustade med en högtalaranläggning som möjliggör för tågpersonal att överföra meddelanden till de resande.

Passagerarna ska ges lättfattlig och omfattande information om gällande regler både på stationerna och i tågen.

2.4.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Den grundläggande utrustningen samt utrustningen för hjul, drivsystem, bromsar och trafikstyrning ska vara utformad på så sätt att tågets färd kan fortsätta i angivna nöddriftssituationer utan allvarliga konsekvenser för den utrustning som fortfarande fungerar.

2.4.3 Teknisk kompatibilitet

Den elektriska utrustningen ska vara kompatibel med installationerna för trafikstyrning och signalering.

Vid elektrisk fordonsdrift ska strömavtagarnas egenskaper möjliggöra tågtrafik med användning av energiförsörjningssystemen vid järnvägssystemet.

Den rullande materien ska ha sådana egenskaper att den är i stånd att trafikera de linjer som den planeras trafikera med beaktande av relevanta klimatförhållanden.

2.4.4 Kontroll

Tågen ska vara utrustade med en färdskrivare. De uppgifter som färdskrivaren samlar in och behandlingen av uppgifterna ska harmoniseras.

2.4.5 Tillgänglighet

Delsystem för rullande materiel till vilken allmänheten har tillträde måste vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i enlighet med punkt 1.6.

2.5 Underhåll

2.5.1 Hälsa och säkerhet

De tekniska installationer och metoder som används vid anläggningarna ska garantera säker drift av det berörda delsystemet och får inte utgöra någon risk för människors hälsa och säkerhet.

2.5.2 Miljöskydd

Tekniska installationer och metoder som används vid underhållsanläggningar får inte överskrida tillåtna miljögränsvärden.

2.5.3 Teknisk kompatibilitet

Underhållsanläggningar för rullande materiel ska kunna användas för säkerhets-, hälso- och komfortarbeten för all sådan materiel för vilken anläggningen är avsedd.

2.6 Drift och trafikledning

2.6.1 Säkerhet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tågpersonalens och personalens vid trafikledningscentraler kvalifikationer ska säkerställa säker drift under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och trafikledningscentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna ska säkerställa en hög säkerhetsnivå.

2.6.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Underhållsåtgärder, underhållsfrekvens, utbildning och kvalifikationer för personal vid underhållsanläggningar och trafikledningscentraler samt de kvalitetssäkringssystem som inrättats vid dessa anläggningar av de berörda operatörerna ska säkerställa en hög tillförlitlighet i och tillgänglighet till systemet.

2.6.3 Teknisk kompatibilitet

Enhetliga regler för drift av järnvägsnätet samt för lokförarnas och tåg- och driftledningspersonalens kvalifikationer ska säkerställa effektiv drift av järnvägssystemet under beaktande av de olika kraven vid internationellt och inhemskt arbete.

2.6.4 Tillgänglighet

Lämpliga åtgärder ska vidtas för att säkerställa att delsystem för telematikapplikationer avsedda för persontrafik tillhandahåller den funktionalitet som krävs för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

2.7 Telematikapplikationer för person- och godstrafik

2.7.1 Teknisk kompatibilitet

De väsentliga kraven för telematikapplikationer ska garantera resande och godskunder en lägsta servicenivå, särskilt avseende den tekniska kompatibiliteten.

När det gäller dessa applikationer måste följande uppnås:

- Databaser, programvara och dataöverföringsprotokoll ska utarbetas för största möjliga datautbyte mellan de olika applikationerna och mellan operatörerna, men utbytet ska inte omfatta konfidentiella handelsdata.
- Användarna måste enkelt kunna få tillgång till information.

2.7.2 Tillförlitlighet och tillgänglighet

Användning, handhavande, uppdatering och underhåll av databaserna, programvaran och dataöverföringsprotokollen måste garantera högsta möjliga effektivitet och kvalitet.

2.7.3 Hälsa

Gränssnitten mellan systemen och användarna ska följa minimireglerna för ergonomi och hälsoskydd.

2.7.4 Säkerhet

Integritet och tillförlitlighet ska ligga på en tillräckligt hög nivå när det gäller lagring eller överföring av information som har samband med säkerheten.

2.7.5 Tillgänglighet

Det måste vidtas lämpliga åtgärder för att se till att det i telematikapplikationerna avsedda för persontrafik fastställs att det måste säkerställas tillgänglighet till dem för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet.

BILAGA IV

EG-KONTROLLFÖRFARANDE FÖR DELSYSTEM

1. ALLMÄNNA PRINCIPER

EG-kontroll innebär ett förfarande som genomförs av sökanden i den mening som avses i artikel 15 för att visa att kraven i den relevanta unionsrätten, samt i eventuella relevanta nationella regler, har uppfyllts för ett delsystem och att delsystemet kan godkännas för att tas i bruk.

2. KONTROLLINTYG UTFÄRDAT AV ETT ANMÅLT ORGAN

2.1 Inledning

I detta direktiv avses med kontroll i förhållande till TSD:er det förfarande genom vilket ett anmält organ kontrollerar och intygar att delsystemet överensstämmer med de tillämpliga tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD).

Detta påverkar inte skyldigheterna för sökanden att följa övriga tillämpliga unionsrättsakter samt alla kontroller utförda av bedömningsorganen som krävs enligt övriga regler.

2.2 Mellanliggande kontrollintyg

2.2.1 Principer

På begäran av sökanden kan kontrollerna genomföras för delar av ett delsystem eller begränsas till bestämda etapper av kontrollförfarandet. I dessa fall kan kontrollresultaten dokumenteras i ett "mellanliggande kontrollintyg" som utfärdas av det anmälda organ som utsetts av sökanden. Det mellanliggande kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämelsen har bedömts i förhållande till.

2.2.2 Delar av delsystemet

Sökanden kan ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för valfri del som sökanden beslutar att dela upp delsystemet i. Varje del ska då kontrolleras under varje etapp såsom fastställs i punkt 2.2.3.

2.2.3 Etapper i kontrollförfarandet

Delsystemet, eller bestämda delar av delsystemet, ska kontrolleras i var och en av följande etapper:

- (a) Den allmänna utformningen.
- (b) Produktion: uppbyggnad, inbegripet särskilt konstruktionsarbetet, tillverkning, montering av komponenterna och slutjustering av hela delsystemet.
- (c) Slutlig provning.

Sökanden får ansöka om ett mellanliggande kontrollintyg för utformningsskedet (inklusive typprovning) och för produktionsskedet för hela delsystemet eller för valfri del som sökanden beslutar att dela upp det i (se punkt 2.2.2).

2.3 Kontrollintyg

- 2.3.1 De anmälda organ som ansvarar för kontrollen ska bedöma utformning, produktion och slutlig provning av delsystemet och utfärda kontrollintyget som är avsett för sökanden, vilken därefter ska utfärda EG-kontrollförklaringen. Kontrollintyget ska innehålla hänvisningar till de TSD:er som överensstämelsen har bedömts i förhållande till.

Om delsystemets överensstämmelse med alla relevanta TSD:er inte har bedömts (t.ex. vid undantag, partiell tillämpning av TSD:er vid ombyggnad eller modernisering, övergångsperioder i en TSD eller specialfall) ska det i kontrollintyget exakt anges för vilken eller vilka TSD:er, eller vilka delar av TSD:er, som det anmälda organet inte har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under kontrollförfarandet.

- 2.3.2 Om mellanliggande kontrollintyg har utfärdats ska det anmälda organ som ansvarar för kontrollen av delsystemet beakta dessa mellanliggande kontrollintyg, och innan det utfärdar sitt kontrollintyg
- kontrollera att de mellanliggande kontrollintygen korrekt uppfyller de relevanta kraven i TSD:erna,
 - kontrollera alla aspekter som inte omfattas av de mellanliggande kontrollintygen, och
 - kontrollera den slutliga provningen av delsystemet som helhet.
- 2.3.3 I samband med en ändring av ett delsystem som redan omfattas av ett kontrollintyg ska det anmälda organet endast utföra de undersökningar och provningar som är relevanta och nödvändiga, dvs. bedömningen ska avse endast de delar av delsystemet som har ändrats samt deras gränssnitt mot de oförändrade delarna av delsystemet.
- 2.3.4 Varje anmält organ som medverkar i kontrollen av ett delsystem ska sammanställa ett underlag i enlighet med artikel 15.4 vilket omfattar dess verksamhetsområde.

2.4 Tekniskt underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen

Det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska sammanställas av sökanden och måste innehålla följande:

- Information om tekniska egenskaper rörande utformningen, inklusive allmänna ritningar och detaljritningar när det gäller utförandet, elektriska och hydrauliska diagram, kopplingscheman, beskrivningar av datasystem och automatiska system på en detaljnivå som är tillräcklig för att den pågående kontrollen av överensstämmelse ska kunna dokumenteras, dokumentation om drift och underhåll osv., som har relevans för delsystemet i fråga.
- För teckning över driftskompatibilitetskomponenter, så som avses i artikel 4.3 d, som ingår i delsystemet.
- De underlag som avses i artikel 15.4, sammanställt av vart och ett av de anmälda organ som medverkar i kontrollen av delsystemet, som ska omfatta följande:
 - Kopior av EG-kontrollförklaringar och, i förekommande fall, EG-försäkringar om lämplighet för användning, som fastställts för driftskompatibilitetskomponenter enligt artikel 4.3 d, vid behov åtföljda av tillhörande beräkningar och av en kopia av de provnings- och undersökningsprotokoll som upprättats av de anmälda organen på grundval av de gemensamma tekniska specifikationerna.
 - Mellanliggande kontrollintyg, om sådana finns tillgängliga, som åtföljer kontrollintyget, inklusive resultatet av det anmälda organets kontroll av de mellanliggande kontrollintygens giltighet.
 - Kontrollintyget som visar att delsystemet överensstämmer med kraven i den eller de relevanta TSD:erna, med tillhörande beräkningar och undertecknat av det anmälda organ som ansvarar för kontrollen. Detta kontrollintyg ska också innehålla uppgifter om eventuella förbehåll som givits under arbetets utförande och som inte dragits tillbaka. Det ska även åtföljas av inspektions- och kontrollrapporter som det anmälda organet utarbetat inom ramen för sitt uppdrag, i enlighet med punkterna 2.5.2 och 2.5.3.
- Kontrollintyg som utfärdats i enlighet med andra unionsrättsakter.
- När det krävs en kontroll av säker integrering enligt artiklarna 18.4 c och 21.3 c ska det relevanta tekniska underlaget innehålla bedömarens rapporter om de gemensamma säkerhetsmetoderna för riskbedömning i enlighet med artikel 6.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG⁽¹⁾.

2.5 Övervakning genom anmälda organ

- 2.5.1 Det anmälda organ som ansvarar för att kontrollera utförandet ska ha permanent tillträde till byggplatser, tillverkningsanläggningar, lagerutrymmen och, i förekommande fall, till prefabriceringsanläggningar, provningsanläggningar och mer generellt till alla de platser som organet anser sig behöva ha tillgång till för att utföra sitt uppdrag. Det anmälda organet ska från sökanden få alla dokument som organet kan ha nytta av för detta ändamål, bl.a. införandeplaner och teknisk dokumentation för delsystemet.
- 2.5.2 Det anmälda organ som ansvarar för övervakningen av införandet ska regelbundet genomföra kontroller för att försäkra sig om överensstämmelsen med den eller de relevanta TSD:erna. Det ska vid dessa tillfällen överlämna en kontrollrapport till de parter som ansvarar för införandet. Organet kan behöva närvara vid vissa moment i byggande och tillverkning.

(¹) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

2.5.3 Det anmälda organet får också avlägga oanmälda besök på byggarbetsplatsen eller i tillverkningsanläggningarna. Vid dessa besök får det anmälda organet göra fullständiga eller partiella kontroller. Organet ska överlämna en inspektionsrapport och i förekommande fall en kontrollrapport till de parter som ansvarar för införandet.

2.5.4 Det anmälda organet ska kunna övervaka ett delsystem där en driftskompatibilitetskomponent är monterad för att, om motsvarande TSD så kräver, bedöma dess lämplighet för användning i avsedd järnvägsmiljö.

2.6 Deponering

En kopia av det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen ska behållas av sökanden så länge delsystemet är i bruk. Den ska på begäran överlämnas till medlemsstaterna eller byrån.

Den dokumentation som lämnats in i samband med en ansökan om godkännande att ta delsystemet i bruk ska lämnas till den myndighet som handlägger ansökan om godkännande. Den nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån får begära att delar av de dokument som lämnas in tillsammans med ansökan ska översättas till dess eget språk.

2.7 Offentliggörande

Varje anmält organ ska regelbundet offentliggöra relevant information om

- a) mottagna ansökningar om kontroll och mellanliggande kontrollintyg,
- b) ansökningar om bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och lämplighet för användning,
- c) utfärdade eller avvisade mellanliggande kontrollintyg,
- d) utfärdade eller avvisade intyg om överensstämmelse och EG-intyg om lämplighet för användning,
- e) utfärdade eller avvisade kontrollintyg.

2.8 Språk

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfarandet ska vara avfattade på ett av unionens officiella språk i den medlemsstat där sökanden är etablerad eller på ett av unionens officiella språk som godtas av sökanden.

3. KONTROLLINTYG UTFÄRDAT AV ETT UTSETT ORGAN

3.1 Inledning

I de fall där nationella regler är tillämpliga ska kontrollförfarandet omfatta ett förfarande där det organ som utsetts i enlighet med artikel 15.8 (nedan kallat *utsett organ*) kontrollerar och intygar att delsystemet överensstämmer med de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 14 för varje medlemsstat där delsystemet är avsett att godkännas för ibruktagande.

3.2 Kontrollintyg

Det utsedda organet ska utfärda kontrollintyget för sökanden.

I intyget ska det anges exakt för vilka nationella regler som det utsedda organet har undersökt om kravet på överensstämmelse uppfylls under kontrollförfarandet.

Om det finns nationella regler som gäller de delsystem som ett fordon består av ska det utsedda organet dela in intyget i två delar: en del med uppgifter om vilka nationella regler som strikt rör den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och det berörda järnvägsnätet, och den andra delen för alla andra nationella regler.

3.3 Underlag

Det underlag som sammanställts av det utsedda organet och som åtföljer kontrollintyget när nationella regler är tillämpliga ska bifogas det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen som avses i punkt 2.4 och ska innehålla de tekniska data som är relevanta för bedömningen av delsystemets överensstämmelse med de nationella reglerna.

3.4 Språk

Underlag och korrespondens om EG-kontrollförfarandet ska vara avfattade på ett av unionens officiella språk i den medlemsstat där sökanden är etablerad eller på ett av unionens officiella språk som godtas av sökanden.

4. KONTROLL AV DELAR AV DELSYSTEM I ENLIGHET MED ARTIKEL 15.7

Om ett kontrollintyg ska utfärdas för vissa delar av ett delsystem ska bestämmelserna i denna bilaga gälla med nödvändiga anpassningar för dessa delar.

BILAGA V

DEL A

Upphävda direktiv och en förteckning över deras efterföljande ändringar

(som avses i artikel 58)

Direktiv 2008/57/EG	(EUT L 191, 18.7.2008, s. 1)
Direktiv 2009/131/EG	(EUT L 273, 17.10.2009, s. 12)
Direktiv 2011/18/EU	(EUT L 57, 2.3.2011, s. 21)

DEL B

Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning

(som avses i artikel 57)

Direktiv	Sista dag för införlivande
2008/57/EG	19 juli 2010
2009/131/EG	19 juli 2010
2011/18/EU	31 december 2011

BILAGA VI

Jämförelsetabell

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 a–z	Artikel 2.1–2.5, 2.7–2.17 och 2.19–2.28
-	Artikel 2.6, 2.18, 2.29–2.45
Artikel 3	-
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5.1–3 g	Artikel 4.1–4.3 g
-	Artikel 4.3 h och i
Artikel 5.4–8	Artikel 4.4–4.8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	-
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	-
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15.1	Artiklarna 18.2
Artikel 15.2 och 3	-
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artiklarna 13 och 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
-	Artikel 17
-	Artikel 18, utom 18.3
-	Artiklarna 19, 20, 21, 22 och 23
Artikel 20	-
Artikel 21	-
Artiklarna 22–25	-
Artikel 26	Artikel 24
Artikel 27	Artikel 14.10
-	Artikel 26
Artikel 28 och bilaga VIII	Artiklarna 27–44
-	Artikel 45
Artikel 29	Artikel 51
Artiklarna 30 och 31	-
Artikel 32	Artikel 46
Artikel 33	Artikel 47.3, 47.4, 47.6 och 47.7
-	Artikel 47.1, 47.2 och 47.5
Artikel 34	Artikel 48

Bilaga 2

L 138/100

SV

Europeiska unionens officiella tidning

26.5.2016

Direktiv 2008/57/EG	Detta direktiv
Artikel 35	Artikel 49
Artikel 36	-
-	Artikel 50
Artikel 37	Artikel 52
Artikel 38	Artikel 57
Artikel 39	Artikel 53
-	Artiklarna 54 och 55
-	Artikel 56
Artikel 40	Artikel 58
Artikel 41	Artikel 59
Artikel 42	Artikel 60
Bilaga I–III	Bilaga I–III
Bilaga IV	Artikel 9.2
Bilaga V	Artikel 15.9
Bilaga VI	Bilaga IV
Bilaga VII	Artikel 14.10
Bilaga VIII	Artiklarna 30, 31 och 32
Bilaga IX	Artikel 7.5
Bilaga X	Bilaga V
Bilaga XI	Bilaga VI

Uttalande av kommissionen om skriftliga motiveringar

Kommissionen erinrar om att Europaparlamentet, rådet och kommissionen i sin gemensamma politiska förklaring av den 27 oktober 2011 om skriftliga motiveringar framhöll att den information som medlemsstaterna förser kommissionen med när det gäller införlivande av direktiv i nationell lagstiftning måste vara tydlig och precis för att underlätta för kommissionen att fullgöra sina uppgifter i fråga om att se över tillämpningen av unionslagstiftningen. I föreliggande ärende kunde skriftliga motiveringar ha varit användbara i detta syfte. Kommissionen beklagar att den slutliga texten inte innehåller bestämmelser i detta hänseende.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/798

av den 11 maj 2016

om järnvägssäkerhet

(omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

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) Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG ⁽⁴⁾ har ändrats väsentligt. Eftersom ytterligare ändringar ska göras, bör det direktivet av tydlighetsskäl omarbetas.
- (2) Direktiv 2004/49/EG upprättade ett gemensamt regelverk för järnvägssäkerhet genom att harmonisera säkerhetsreglernas innehåll, utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsråden samt rutinerna för olycksutredning. För att fortsätta ansträngningarna för att vidareutveckla ett gemensamt europeiskt järnvägsområde är det emellertid nödvändigt att revidera direktiv 2004/49/EG i grunden.
- (3) Tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem omfattas i många medlemsstater av lokala tekniska krav och är undantagna från tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽⁵⁾. För att underlätta genomförandet av detta direktiv och direktiv (EU) 2016/797 bör båda direktiven ha samma tillämpningsområde. Därför bör sådana lokala system undantas från det här direktivets tillämpningsområde.
- (4) I den mån vissa begrepp som avses i detta direktiv kan tillämpas på tunnelbanor och andra lokala system, bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa vissa bestämmelser i detta direktiv som de anser lämpliga, utan att det påverkar detta direktivs tillämpningsområde. I sådana fall bör medlemsstaterna tillåtas att frånga skyldigheter såsom anmälan av nationella regler och rapportering.
- (5) Säkerhetsnivåerna inom unionens järnvägssystem är i allmänhet höga, särskilt i jämförelse med dem som gäller för vägtrafik. Järnvägssäkerheten bör generellt upprätthållas och, när så är möjligt, kontinuerligt förbättras med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen och utvecklingen av unionsrätten och internationell rätt. Förebyggandet av olyckor bör prioriteras. Inverkan av mänskliga faktorer bör också beaktas.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 10 december 2015 (EUT C 57, 12.2.2016, s. 64). Europaparlamentets ståndpunkt av den 28 april 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (se sidan 44 i detta nummer av EUT).

- (6) Om en medlemsstat inför en högre säkerhetsnivå, bör den säkerställa att den antagna bestämmelsen inte skapar hinder för driftskompatibiliteten eller leder till diskriminering.
- (7) Huvudaktörerna i unionens järnvägssystem, dvs. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, bör ha fullt ansvar för säkerheten i sina respektive delar av systemet. När så är lämpligt bör de samarbeta vid införande av riskkontrollåtgärder.
- (8) Utan att det påverkar infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags ansvar för att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten bör övriga aktörer såsom enheter med ansvar för underhåll, tillverkare, transportörer, avsändare, mottagare, fyllare och tömmare, lastare, lossare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter inte hindras från att ta ansvar för sina produkter, tjänster och processer. När det gäller frågan huruvida fordon är kördugliga bör varje aktör i unionens järnvägssystem vara ansvarig för att alla relevanta uppgifter på ett fullständigt och sanningsenligt sätt överlämnas till de andra aktörerna. Detta gäller särskilt uppgifter om ett aktuellt fordon status och historia, underhållsjournaler, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.
- (9) Varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll bör säkerställa att dess entreprenörer och andra parter genomför riskkontrollåtgärder. För detta ändamål bör varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll tillämpa de metoder för övervakning som anges i de gemensamma säkerhetsmetoderna. Deras entreprenörer bör fås att använda denna process med hjälp av avtalsvillkor. Med hänsyn till att sådana avtalsvillkor är en viktig del av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare redovisa sina avtalsvillkor när Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ⁽¹⁾, eller den nationella säkerhetsmyndigheten begär det inom ramen för dess tillsyn.
- (10) Medlemsstaterna bör främja en kultur av ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande, där personal vid järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppmuntras att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.
- (11) Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder har införts stegvis för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå och, vid behov samt i den mån det är rimligen genomförbart, förbättra den. De bör tillhandahålla hjälpmedel för bedömningen av operatörernas säkerhetsnivå och resultat, såväl på unionsnivå som i de enskilda medlemsstaterna. Gemensamma säkerhetsindikatorer har fastställts för att man ska kunna bedöma om systemen uppfyller de gemensamma säkerhetsmålen och för att underlätta övervakningen av järnvägssäkerheten.
- (12) Nationella regler, ofta baserade på nationella tekniska standarder, håller gradvis på att ersättas med regler som baseras på gemensamma standarder, fastställda med hjälp av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (nedan kallade *TSD:er*). För att hindren för driftskompatibiliteten ska kunna undanröjas bör antalet nationella regler, inbegripet driftsregler, minska som ett resultat av att TSD:ernas räckvidd utvidgas till att omfatta unionens hela järnvägssystem och av att öppna punkter i TSD:erna avslutas. För detta ändamål bör medlemsstaterna hålla sitt system med nationella regler uppdaterat, ta bort obsoleta regler och utan dröjsmål informera kommissionen och byrån om detta.
- (13) Nationella regler bör utformas och offentliggöras på ett sådant sätt att alla potentiella användare av nationella nätverk kan förstå dem. Sådana regler hänvisar emellertid ofta till andra dokument, till exempel nationella standarder, europeiska standarder, internationella standarder eller andra tekniska specifikationer som helt eller delvis kan skyddas av immateriella rättigheter. Det är därför lämpligt att publiceringsskyldigheten inte bör gälla de dokument som den nationella regeln direkt eller indirekt hänvisar till.
- (14) Nationella regler innefattar ofta krav som delvis har betydelse för både driftskompatibiliteten och säkerheten. Eftersom säkerheten är ett väsentligt krav i direktiv (EU) 2016/797, kan en nationell regel vara relevant för direktiv (EU) 2016/797 och för det här direktivet. Distinktionen mellan nationella säkerhetsbestämmelser och nationella tekniska föreskrifter enligt definitionerna i direktiv 2004/49/EG respektive Europaparlamentets och

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (se sidan 1 i detta nummer av EUT).

rådets direktiv 2008/57/EG⁽¹⁾ bör därför tas bort och ersättas med begreppet *nationella regler* som ska anmälas enligt direktiv (EU) 2016/797 och/ eller enligt det här direktivet. Nationella regler ska anmälas enligt direktiv (EU) 2016/797 huvudsakligen när de gäller utsläppande av strukturella delsystem på marknaden eller ibruktage av strukturella delsystem. De bör anmälas enligt detta direktiv när de gäller driften av unionens järnvägssystem eller de frågor som detta direktiv särskilt avser, bl.a. rollen för olika aktörer, utfärdande av säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och utredning av olyckor.

- (15) Med tanke på det successiva undanröjandet av hindren för driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem och den tid som följaktligen krävs för antagande av TSD:er, bör åtgärder vidtas för att undvika en situation där medlemsstater antar nya nationella regler eller inleder projekt som ökar olikheterna i det befintliga systemet utom under de särskilda förhållanden som anges i detta direktiv. Säkerhetsstyrningssystemet är det erkända verktyget för att kontrollera risker, medan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att vidta omedelbara korrigerande åtgärder för att förebygga att olyckor upprepas. Medlemsstaterna bör undvika att införa nya nationella regler omedelbart efter en olycka, såvida sådana nya regler inte krävs som en brådskande förebyggande åtgärd.
- (16) Tågkontroll- och signalsystemen spelar en avgörande roll för att säkerställa järnvägssäkerheten. Användningen av det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS) på unionens järnvägsnät bidrar väsentligt till ökad säkerhet i detta avseende.
- (17) Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör vid utövandet av sina förpliktelser och uppfyllandet av sitt ansvar använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller unionskrav och innehåller gemensamma element. Byrån och den berörda medlemsstatens nationella säkerhetsmyndighet bör informeras om säkerheten och om genomförandet av säkerhetsstyrningssystemet.
- (18) Säkerhetsstyrningssystemet bör, genom sina processer, säkerställa att människans förmåga och begränsningar och inflytandet på människans förutsättningar beaktas genom tillämpning av kunskap om mänskliga faktorer och användande av erkända metoder.
- (19) Godstrafik på järnväg bör även innefatta transport av farligt gods. En åtskillnad bör dock göras mellan syftet med det här direktivet, nämligen att upprätthålla och där så är möjligt stärka säkerheten för unionens järnvägssystem, och syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG⁽²⁾, som huvudsakligen är att reglera klassificeringen av ämnen och specifikationer för deras behållare, inklusive säker lastning, lossning och användning av behållarna inom det befintliga järnvägssystemet. I järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem bör därför, utan att detta påverkar tillämpningen av direktiv 2008/68/EG, vederbörlig hänsyn tas till de potentiella ytterligare risker som transport av farligt gods medför.
- (20) Alla järnvägsföretag bör omfattas av samma säkerhetskrav för att trygga en hög nivå på järnvägssäkerheten och likvärdiga villkor. Ett järnvägsföretag bör inneha ett säkerhetsintyg som ett villkor för att tillåtas få tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Säkerhetsintyget bör visa att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och att det kan uppfylla tillämpliga säkerhetsstandarder och säkerhetsregler för det relevanta området för verksamheten. När byrån utfärdar ett gemensamt säkerhetsintyg till ett järnvägsföretag med ett område för verksamheten i en eller flera medlemsstater, bör den vara den enda myndigheten att bedöma om järnvägsföretaget på ett korrekt sätt har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. De nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda område för verksamheten bör medverka i bedömningen av de krav som fastställs i de relevanta nationella reglerna.
- (21) Harmoniserade metoder grundade på direktiv 2004/49/EG har införts för att tillämpas på aktörer i unionens järnvägssystem och nationella säkerhetsmyndigheter när det gäller övervakning, bedömning av överensstämmelse, tillsyn, riskvärdering och riskbedömning. Det regelverket är tillräckligt moget för en gradvis övergång till ett gemensamt säkerhetsintyg som är giltigt inom det berörda järnvägsföretagets område för verksamheten.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

- (22) För att göra förfarandena för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag effektivare och enhetligare är det nödvändigt att tilldela byrån en central roll för utfärdande av sådana säkerhetsintyg. Om området för verksamheten är begränsat till en medlemsstat bör den sökande ha möjlighet att välja huruvida denne lämnar in sin ansökan om gemensamt säkerhetsintyg genom den one-stop-shop som avses i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten eller till byrån. Den sökandes val bör vara bindande tills handläggningen av ansökan har slutförts eller avbrutits. Detta nya tillvägagångssätt bör medföra att unionens järnvägssystem blir mer ändamålsenligt och effektivt genom att minska de administrativa bördorna för järnvägsföretagen.
- (23) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör samarbeta och utbyta erfarenheter när så är lämpligt, för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. Tydliga förfarandebestämmelser och regler för skiljeförfaranden bör fastställas för att hantera situationer där byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna är oense om de bedömningar som har gjorts i samband med utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg.
- (24) Den nya fördelningen av funktioner och uppgifter mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån i samband med utfärdande av säkerhetsintyg bör ske på ett effektivt sätt. För detta ändamål bör samarbetsavtal mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ingås.
- (25) I samarbetsavtalen bör man särskilt beakta vissa medlemsstaters särskilda geografiska och historiska situation och samtidigt säkerställa en väl fungerande inre marknad. Om verksamheten är begränsad till nät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap och om sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem, bör det vara möjligt för sökanden att fullfölja nödvändiga formaliteter lokalt genom kontakter med berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I detta syfte och för att minska de administrativa bördorna och kostnaderna bör det vara möjligt att föreskriva en lämplig arbetsfördelning genom samarbetsavtal som ingås mellan byrån och de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna, utan att det påverkar byråns slutgiltiga ansvar för utfärdandet av det gemensamma säkerhetsintyget.
- (26) Järnvägsnäten i de baltiska staterna (Estland, Lettland och Litauen) har en spårvidd på 1 520 mm, vilken är densamma som i angränsande tredjeländer men en annan än den som gäller för unionens huvudjärvnägsnät. Dessa baltiska nätverk har ärvt gemensamma tekniska och driftsmässiga krav som möjliggör faktisk driftskompatibilitet mellan dem, och i detta avseende kan ett säkerhetsintyg som beviljats i en av dessa medlemsstater utvidgas till att omfatta resten av dessa nätverk. För att underlätta en effektiv och proportionell resursfördelning när det gäller utfärdande av säkerhetsintyg och för att minska de ekonomiska och administrativa bördorna för den sökande i sådana fall, bör de specifika samarbetsavtal som ingås mellan byrån och berörda nationella säkerhetsmyndigheter vid behov inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på dessa nationella säkerhetsmyndigheter.
- (27) Detta direktiv bör inte leda till en lägre säkerhetsnivå och bör inte öka kostnaderna i unionens järnvägssektor. I detta syfte bör byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ta fullt ansvar för de gemensamma säkerhetsintyg de utfärdar och i synnerhet påta sig avtalsrättsliga och utomobligatoriska ansvarskyldigheter i detta avseende. Om byrån eller dess personal skulle bli föremål för en rättslig utredning bör byrån helt och fullt samarbeta med de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna.
- (28) Det bör göras en klar åtskillnad mellan, å ena sidan, byråns och de nationella säkerhetsmyndigheternas omedelbara ansvar för säkerhet som följer av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och, å andra sidan, den uppgift att tillhandahålla nationell ramagstiftning och fortlöpande utöva tillsyn över samtliga berörda parter säkerhetsresultat som ankommer på de nationella säkerhetsmyndigheterna. Varje nationell säkerhetsmyndighet bör se till att den juridiska skyldigheten för ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare att införa ett säkerhetsstyrningssystem fortlöpande efterlevs. För att fastställa att denna skyldighet efterlevs kan det krävas inte bara inspektioner på plats hos det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som berörs utan även tillsynsuppgifter som de nationella säkerhetsmyndigheterna ska utföra för att bedöma om järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren fortsätter att tillämpa sitt säkerhetsstyrningssystem efter att ha beviljats ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd. Nationella säkerhetsmyndigheter bör samordna sin tillsynsverksamhet i förhållande till järnvägsföretag som är etablerade i olika medlemsstater och bör utbyta uppgifter med varandra och, när så är lämpligt, med byrån. Byrån bör bistå de nationella säkerhetsmyndigheterna i deras samarbete. I det sammanhanget bör nödvändiga arrangemang fastställas av byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna för att underlätta utbytet av information mellan dem.

- (29) Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna bör ha ett nära samarbete i sådana fall där en nationell säkerhetsmyndighet konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av byrån inte längre uppfyller villkoren för intyget. Den bör i sådana fall begära att byrån begränsar eller återkallar intyget. Ett skiljeförfarande bör inrättas för hantering av fall då det råder oenighet mellan byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten. Om en nationell säkerhetsmyndighet vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk bör den underrätta byrån och samtliga andra berörda nationella säkerhetsmyndigheter i det verksamhetsområde där järnvägsföretaget bedriver trafik. De berörda nationella säkerhetsmyndigheterna bör få vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, t.ex. omedelbart begränsa eller avbryta den relevanta verksamheten. En allvarlig säkerhetsrisk bör i detta sammanhang förstås som ett allvarligt fall av åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav vilket i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka eller en allvarlig olycka.
- (30) Byrån bör ha möjlighet att inrätta ett verktyg som underlättar utbyte av information mellan de relevanta aktörer som identifierar eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen.
- (31) Ett gemensamt säkerhetsintyg bör utfärdas på grundval av bevis för att ett järnvägsföretag har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem.
- (32) Infrastrukturförvaltare bör ha ett huvudansvar för att det egna järnvägsnätet har en säker konstruktion och underhålls och drivs på ett säkert sätt. Infrastrukturförvaltare bör vara föremål för en tillståndsprövning av den nationella säkerhetsmyndigheten som beviljar ett säkerhetstillstånd avseende deras säkerhetsstyrningssystem och efterlevnad av andra bestämmelser för att uppfylla säkerhetskraven.
- (33) Certifiering av ombordpersonal kan skapa problem för nya marknadsaktörer. Medlemsstaterna bör säkerställa att resurser för utbildning och certifiering av ombordpersonal som behövs för att uppfylla kraven enligt nationella regler finns tillgängliga för järnvägsföretag som avser att trafikera nätet i fråga.
- (34) Enheter med ansvar för underhåll bör vara certifierade för godsvagnar. Om sådana enheter är infrastrukturförvaltare bör denna certifiering ingå i förfarandet för säkerhetstillstånd. Ett intyg som utfärdas till en sådan enhet bör garantera att alla underhållskrav enligt detta direktiv är uppfyllda för varje godsvagn som den ansvarar för. Detta intyg bör vara giltigt i hela unionen och bör utfärdas av ett organ som kan granska det underhållssystem som enheten upprättat. Certifieringsorganet bör kunna genomföra sina kontroller i hela unionen, eftersom godsvagnar ofta används i internationell trafik och eftersom enheter med ansvar för underhåll kan vilja använda verkstäder som är etablerade i flera medlemsstater. Byrån bör utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar och bör, i tillämpliga fall, rekommendera att det utvidgas till att omfatta alla järnvägsfordon.
- (35) De nationella säkerhetsmyndigheterna bör när det gäller organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt oberoende av alla järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande, upphandlande enheter eller enheter som tilldelar offentliga tjänstekontrakt. De bör utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och bör samarbeta med byrån för att upprätta ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och samordna sina kriterier för beslutsfattande. Vid behov bör det vara möjligt för en medlemsstat att besluta att inbegripa dess nationella säkerhetsmyndighet i det nationella ministerium som ansvarar för transportfrågor, förutsatt att kriterierna för oberoende iaktas. För att fullfölja sina uppgifter bör de nationella säkerhetsmyndigheterna ha den interna och externa organisatoriska kapacitet som behövs med avseende på mänskliga och materiella resurser.
- (36) De nationella utredningsorganen spelar en viktig roll i säkerhetsutredningsprocessen. Deras arbete är ytterst viktigt när det gäller att fastställa orsakerna till en olycka eller ett tillbud. Det är därför väsentligt att de har de ekonomiska och mänskliga resurser som krävs för att genomföra ändamålsenliga och effektiva utredningar. Utredningsorganen bör samarbeta för att utbyta information och bästa praxis. De bör inrätta ett program för referentgranskning för att övervaka effektiviteten i de egna undersökningarna. Referentgranskningsrapporterna bör tillhandahållas byrån för att den ska kunna övervaka den allmänna säkerheten i unionens järnvägssystem.

- (37) Det är sällsynt med allvarliga järnvägsolyckor. De kan emellertid få katastrofala följder och skapa oro bland allmänheten när det gäller säkerhetsnivån för unionens järnvägssystem. Alla sådana olyckor bör därför utredas ur säkerhetssynpunkt för att undvika att de upprepas, och resultaten från utredningarna bör offentliggöras. Andra olyckor och tillbud bör också bli föremål för säkerhetsutredningar, när de inbegriper klara signaler om risker för allvarliga olyckor.
- (38) En säkerhetsutredning bör hållas åtskild från alla rättsliga utredningar av samma händelse och utredarna bör ges tillgång till bevisning och vittnen. Utredningen bör utföras av ett permanent organ, som är oberoende i förhållande till aktörerna inom unionens järnvägssystem. Organet bör fungera på ett sätt som förhindrar intressekonflikter och varje eventuell inblandning i orsakerna till de händelser som utreds. Framför allt bör dess funktionella oberoende inte påverkas om det genom sin organisationsstruktur eller juridiska form har en nära koppling till den nationella säkerhetsmyndigheten, byrån eller det organ som reglerar järnvägsverksamheten. Utredningarna bör utföras med så stor öppenhet som möjligt. Utredningsorganet bör för varje händelse inrätta en utredningsgrupp som besitter den sakkunskap som krävs för att kartlägga de omedelbara och bakomliggande orsakerna.
- (39) En utredning efter en allvarlig olycka bör utföras på ett sådant sätt att samtliga parter ges möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Framför allt bör utredningsorganet under utredningen ge uppdaterad information till de parter som organet bedömer ha säkerhetsrelaterat ansvar om hur utredningen fortskrider, och bör beakta deras åsikter och synpunkter. Därigenom kan utredningsorganet erhålla ytterligare relevant information och få kännedom om olika synpunkter på dess arbete så att det på lämpligaste sätt kan fullfölja utredningen. Sådant samråd bör inte i något fall leda till fastställande av skuld eller ansvar utan snarare till att konkreta bevis samlas in och erfarenheter tillvaratas för att förbättra säkerheten i framtiden. Utredningsorganet bör emellertid fritt kunna välja vilken information det har för avsikt att utbyta med parterna för att undvika otillbörliga påtryckningar, förutom vid begäran om information från dem som genomför det rättsliga förfarandet. Utredningsorganet bör också ta hänsyn till samtliga offers och deras anhörigas rimliga behov av information.
- (40) För att förbättra effektiviteten i utredningsorganets verksamhet och underlätta fullgörandet av deras uppgifter bör organen snarast möjligt få tillträde till olycksplatser, vid behov i nära samarbete med samtliga rättsliga myndigheter som är involverade i frågan. Utredningsrapporter och eventuella resultat och rekommendationer ger viktig information som kan användas för att förbättra järnvägssäkerheten ytterligare och bör offentliggöras på unionsnivå. De som säkerhetsrekommendationerna riktar sig till bör vidta åtgärder och åtgärderna återrapporteras till utredningsorganet.
- (41) Om den direkta orsaken till en olycka eller ett tillbud verkar vara relaterad till mänskligt handlande, bör uppmärksamhet ägnas åt de särskilda omständigheterna samt det sätt på vilket personalen sköter rutinuppgifter under normal drift, inbegripet såväl människa-maskinränssnittets utformning, förfarandenas lämplighet, motstridiga målsättningar, arbetsbörda som alla övriga omständigheter som kan ha en inverkan på händelsen, inbegripet fysisk och arbetsrelaterad stress, utmattning eller psykologisk lämplighet.
- (42) Det bör göras insatser för att säkerställa en hög utbildningsnivå och avancerade kvalifikationer i hela unionen.
- (43) I syfte att komplettera och ändra vissa icke väsentliga delar av detta direktiv, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, samt översynen av dessa. 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 säkerställa att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (44) Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv vad gäller byråns mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, samt ändringar därav, och att utfärda nödvändiga rekommendationer till kommissionen, detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på underhållsfunktioner som genomförs av underhållsverkstäder, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringen av

underhållsverkstäder genomförs på ett enhetligt sätt, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna; detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på certifiering av de enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar, baserade på sådana fordons tekniska egenskaper, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringsvillkoren för de enheter som ansvarar för underhåll av andra fordon än godsvagnar tillämpas på ett enhetligt sätt, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, samt rapporteringsstrukturen för rapporter om utredning av olyckor och tillbud. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁾.

- (45) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och säkerställa att dessa sanktioner genomförs. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (46) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att samordna verksamheten i medlemsstaterna för att reglera och utöva tillsyn över säkerheten, att utreda olyckor och att fastställa gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsindikatorer och enhetliga krav på gemensamma säkerhetsintyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av deras omfattning och verkningar, kan uppnås bättre 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.
- (47) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell rätt bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till direktiv 2004/49/EG. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är oförändrade följer av det direktivet.
- (48) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande med nationell rätt av de direktiv som anges i bilaga IV del B.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I detta direktiv anges bestämmelser för att säkerställa att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas genom följande åtgärder:

- a) Harmonisering av regleringssystemen i medlemsstaterna.
- b) Fastställande av ansvarsfördelningen mellan aktörerna inom unionens järnvägssystem.
- c) Utarbetande av gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder i syfte att successivt undanröja behovet av nationella regler.
- d) Fastställande av principerna för utfärdande, förnyelse, ändring och begränsning eller återkallande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.
- e) Krav på att det för varje medlemsstat inrättas en nationell säkerhetsmyndighet och ett organ för utredning av olyckor och tillbud.
- f) Fastställande av gemensamma principer för ledning, reglering och tillsyn när det gäller järnvägssäkerheten.

⁽¹⁾ 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 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på medlemsstaternas järnvägssystem, som får indelas i strukturella och funktionella delsystem. Direktivet omfattar säkerhetskrav för systemet som helhet, bland annat säker infrastrukturförvaltning och säker drift av trafiken samt samspelet mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom unionens järnvägssystem.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på
 - a) tunnelbanor,
 - b) spårvägs- och snabbspårvägsfordon samt infrastruktur som enbart används av dessa fordon, eller
 - c) nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förtortrafik samt företag som enbart använder de näten.
3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som de antar för att genomföra detta direktiv:
 - a) Privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådan infrastruktur.
 - b) Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.
 - c) Snabbspårvägsinfrastruktur som tidvis används av järnvägsfordon på snabbspårvägens driftsvillkor och uteslutande om detta är nödvändigt för dessa fordons anslutningsmöjligheter.
 - d) Fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit som äger rum på ett avgränsat och begränsat järnvägsinfrastrukturavschnitt och enbart i anslutningssyfte.
4. Utan hinder av punkt 2 får medlemsstater besluta att, när så är lämpligt och i överensstämmelse med nationell rätt, tillämpa bestämmelser i detta direktiv på stadsbanesystem och andra lokala system.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *unionens järnvägssystem*: unionens järnvägssystem enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797,
2. *infrastrukturförvaltare*: en infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽¹⁾,
3. *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget måste tillhandahålla dragkraft; här innefattas även företag som endast tillhandahåller dragkraft,
4. *teknisk specifikation för driftskompatibilitet* (TSD): en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 antagen specifikation som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de väsentliga kraven ska uppfyllas och för att driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem säkerställas,
5. *gemensamma säkerhetsmål*: den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för systemet i dess helhet och, där det är genomförbart, för olika delar av unionens järnvägssystem (som system för konventionella tåg, höghastighetståg, längre järnvägstunnlar eller linjer som enbart används för godstrafik),

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

6. *gemensamma säkerhetsmetoder*: metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav,
7. *nationell säkerhetsmyndighet*: nationellt organ som har anförtrots uppgifter avseende järnvägssäkerhet i enlighet med detta direktiv eller något organ som flera av medlemsstaterna anförtrott dessa uppgifter för att säkerställa en enhetlig styrning av säkerheten,
8. *nationella regler*: alla bindande regler som antagits i en medlemsstat, oavsett vilket organ som har utfärdat dem, och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än de som anges i unionsbestämmelser eller internationella regler, vilka i den medlemsstaten är tillämpliga på järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje parter,
9. *säkerhetsstyrningssystem*: organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet,
10. *utredningsledare*: en person som ansvarar för organisation, genomförande och styrning av en utredning,
11. *olycka*: en önskad eller oönskad plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som inbegriper rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor,
12. *allvarlig olycka*: varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön, och varje annan olycka med samma följder och med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; omfattande skador: skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 2 miljoner EUR,
13. *tillbud*: händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka men som påverkar eller kan påverka järnvägsdriftens säkerhet,
14. *utredning*: en process som genomförs i syfte att förebygga olyckor och tillbud och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker och, i förekommande fall, utformning av säkerhetsrekommendationer,
15. *orsaker*: handling, underlåtenhet, händelser eller omständigheter, eller en kombination, som har lett till en olycka eller ett tillbud,
16. *snabbspårväg*: ett system för spår bunden transport i städer och/eller förorter, med en krocksäkerhet i kategori C-III eller C-IV (i enlighet med EN 15227:2011) och en högsta fordonshållbarhet på 800 kN (longitudinell tryckkraft på kopplingsytan); snabbspårvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik,
17. *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ som anmälts som eller utsetts till ansvarigt organ för bedömning av överensstämmelse, inbegripet kalibrering, provning, certifiering och kontroll. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som anmält organ efter det att en medlemsstat anmält det. Ett organ för bedömning av överensstämmelse klassificeras som utsett organ efter det att en medlemsstat utsett det,
18. *driftskompatibilitetskomponenter*: driftskompatibilitetskomponenter enligt definitionen i artikel 2.7 i direktiv (EU) 2016/797,
19. *fordonsinnehavare*: den fysiska eller juridiska person som utnyttjar ett fordon som transportmedel, och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma, och som registrerats som sådan i ett fordonregister enligt artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
20. *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det nationella fordonregister som avses i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797,
21. *fordon*: ett järnvägsfordon på hjul som trafikerar järnvägslinjer, med eller utan dragkraft, ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem,

22. *tillverkare*: tillverkare enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2016/797,
23. *avsändare*: ett företag som avsänder varor, för egen räkning eller för en tredje parts räkning,
24. *mottagare*: en fysisk eller juridisk person som mottar varor enligt ett transportavtal; vid transporter utan transportavtal ska den fysiska eller juridiska person som tar hand om varorna vid ankomst anses vara mottagaren,
25. *lastare*: ett företag som lastar förpackade varor, små behållare eller flyttbara tankar i eller på en vagn eller en container, eller som lastar en container, bulkcontainer, MEG-container, tankcontainer eller flyttbar tank på en vagn,
26. *lossare*: ett företag som avlägsnar en container, bulkcontainer, MEG-container, tankcontainer eller flyttbar tank från en vagn, alternativt ett företag som lastar av förpackade varor, små behållare eller flyttbara tankar från en vagn eller container, alternativt ett företag som tömmer ut varor ur en tank (cisternvagn, avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) eller lossar varor från en batterivagn eller MEG-container eller från en vagn, stor container eller liten behållare för transport i bulk eller en bulkcontainer,
27. *fyllare*: ett företag som lastar varor i en tank (inklusive en cisternvagn, vagn med avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) på en vagn, i en stor container eller liten behållare för transport i bulk, eller på en batterivagn eller i en MEG-container,
28. *tömmare*: ett företag som avlägsnar varor ur en tank (inklusive en cisternvagn, vagn med avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) eller från en vagn, en stor container eller liten behållare för transport i bulk eller från en batterivagn eller MEG-container,
29. *transportör*: ett företag som utför en transport i enlighet med ett transportavtal,
30. *upphandlande enhet*: ett offentligt eller privat organ som beställer projektering och/eller uppbyggnad eller modernisering eller ombyggnad av ett delsystem,
31. *verksamhetstyp*: den typ som kännetecknas av persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster,
32. *omfattning av verksamhet*: den omfattning som kännetecknas av passagerarantal och/eller godsvolym samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn (dvs. som mikroföretag, små företag, medelstora företag eller stora företag),
33. *område för verksamheten*: ett eller flera nät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik.

KAPITEL II

UTVECKLING OCH HANTERING AV JÄRNVÄGSSÄKERHET

Artikel 4

Roller för olika aktörer inom unionens järnvägssystem när det gäller att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten

1. Medlemsstaterna ska, i syfte att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten och inom ramen för sin behörighet,
 - a) säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av unionsrätten och internationella bestämmelser och av tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av olyckor prioriteras,
 - b) säkerställa att all tillämplig lagstiftning upprätthålls på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för att främja skapandet av ett gemensamt europeiskt järnvägstransportsystem,
 - c) säkerställa att åtgärder för utveckling och förbättring av säkerheten på järnvägarna görs med beaktande av ett systembaserat angreppssätt,

- d) säkerställa att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen åläggs ansvaret för en säker drift av deras respektive del av unionens järnvägssystem och riskhanteringen för densamma, varvid de ska vara skyldiga att
- i) genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, i samarbete med varandra där det är lämpligt,
 - ii) tillämpa unionsbestämmelser och nationella regler, och
 - iii) inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med detta direktiv.
- e) utan att det inverkar på det civilrättsliga skadeståndsansvar som följer av medlemsstaternas rättsliga bestämmelser, säkerställa att varje infrastrukturförvaltare och varje järnvägsföretag ges ansvaret för sina respektive delar av systemet och för en säker drift av dessa, inklusive materielförsörjning och upphandling av tjänster, gentemot användare, kunder, berörd personal och andra aktörer som avses i punkt 4,
- f) utarbeta och offentliggöra årliga säkerhetsplaner där man anger genom vilka åtgärder de gemensamma säkerhetsmålen är tänkta att uppnås, och
- g) där det är lämpligt bistå byrån i dess arbete med att följa hur järnvägssäkerheten utvecklas på unionsnivå.
2. Byrån ska inom ramarna för sina befogenheter säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av unionsrätten och av tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av allvarliga olyckor prioriteras.
3. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska
- a) genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, där det är lämpligt i samarbete med varandra och med andra aktörer,
 - b) i sina säkerhetsstyrningssystem beakta riskerna i samband med övriga aktörers och tredje parter verksamhet,
 - c) där det är lämpligt, genom avtal ålägga de andra aktörer som avses i punkt 4 och som har en potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem att genomföra riskkontrollåtgärder, och
 - d) säkerställa att dess entreprenörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakningsprocesser som anges i den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses artikel 6.1 c och att detta föreskrivs i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten.
4. Utan att det påverkar järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares ansvar enligt punkt 3 ska de enheter som är ansvariga för underhåll och alla andra aktörer med potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem, däribland tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare
- a) genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna, där det är lämpligt i samarbete med andra aktörer,
 - b) säkerställa att delsystem, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav och användningsvillkor så att det järnvägsföretag och/eller den infrastrukturförvaltare som berörs kan använda dem på ett säkert sätt.
5. Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och varje aktör som avses i punkt 4 som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen, inbegripet dem i strukturella delsystem, ska, inom ramarna för sin respektive behörighet
- a) vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att hantera den upptäckta säkerhetsrisken,

b) rapportera dessa risker till berörda delaktiga parter så att de kan vidta de eventuella ytterligare korrigerande åtgärder som krävs för att säkerställa att säkerhetsnivån i unionens järnvägssystem kontinuerligt upprätthålls. Byrån får inrätta ett verktyg som underlättar detta informationsutbyte mellan de relevanta aktörerna, med beaktande av de berörda användarnas integritet, resultaten av en kostnads–nyttoanalys samt de it-tillämpningar och register som byrån redan har inrättat.

6. Om järnvägsföretag använder varandras fordon ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla uppgifter som är relevanta för en säker drift, men inte enbart begränsat till det berörda fordonets status och historik, uppgifter i underhållsjournaler för spårbarhetsändamål, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.

Artikel 5

Gemensamma säkerhetsindikatorer

1. För att göra det lättare att bedöma hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten ska medlemsstaterna samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer med hjälp av de årsrapporter från nationella säkerhetsmyndigheter som avses i artikel 19.

2. De gemensamma säkerhetsindikatorerna anges i bilaga I.

Artikel 6

Gemensamma säkerhetsmetoder

1. I de gemensamma säkerhetsmetoderna ska det anges hur säkerhetsnivåerna, uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav ska bedömas, t.ex. i förekommande fall av ett oberoende bedömningsorgan, genom utformning och fastställande av följande:

- a) Metoderna för riskvärdering och riskbedömning.
- b) Metoderna för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd utfärdade i enlighet med artiklarna 10 och 12.
- c) De metoder för tillsyn som ska användas av nationella säkerhetsmyndigheter och de metoder för övervakning som ska användas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll.
- d) Metoderna för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå.
- e) Metoderna för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål på nationell nivå och unionsnivå.
- f) Varje annan metod för någon process inom säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa samt att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, baserade på ett tydligt berättigande av behovet av en ny eller ändrad gemensam säkerhetsmetod och dess inverkan på gällande regler och på säkerhetsnivån för unionens järnvägssystem. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Om den kommitté som avses i artikel 28 (nedan kallad *kommittén*) inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Vid utarbetande, antagande och översyn av de gemensamma säkerhetsmetoderna ska användarnas, de nationella säkerhetsmyndigheternas och berörda parter, inbegripet när det är lämpligt arbetsmarknadens parter, synpunkter beaktas. Rekommendationerna ska innefatta en rapport om resultaten av detta samråd och en rapport där effekterna av de nya eller ändrade gemensamma säkerhetsmetoder som ska antas bedöms.

3. Vid utövandet av det mandat som avses i punkt 2 ska kommittén systematiskt och regelbundet informeras av byrån eller av kommissionen om det förberedande arbetet med de gemensamma säkerhetsmetoderna. Under detta arbete kan kommissionen tillställa byrån alla slags användbara rekommendationer om de gemensamma säkerhetsmetoderna och en kostnads–nyttoanalys. Kommissionen får särskilt begära att byrån undersöker alternativa lösningar och att bedömningen av dessa alternativa lösningars kostnader och nytta förs in i den rapport som bifogas utkastet till gemensamma säkerhetsmetoder.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

4. Kommissionen ska granska den rekommendation som utfärdats av byrån för att kontrollera att det mandat som avses i punkt 2 har uppfyllts. Om mandatet inte har uppfyllts ska kommissionen begära att byrån ser över sin rekommendation genom att ange vilka punkter i mandatet som inte uppfylldes. Kommissionen får, av motiverade skäl, besluta att modifiera det mandat som byrån fått i enlighet med det förfarande som anges i punkt 2.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

5. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska ses över regelbundet, med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och i syfte att generellt upprätthålla och, när det är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättra säkerheten.

6. På grundval av den rekommendation som byrån utfärdat och efter den granskning som avses i punkt 4 i denna artikel, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 27 med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmetoder och alla ändringar av dessa.

7. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs med anledning av antagandet av gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa.

Artikel 7

Gemensamma säkerhetsmål

1. I de gemensamma säkerhetsmålen ska de lägsta säkerhetsnivåer fastställas som i varje medlemsstat och i unionen ska uppnås i systemet i dess helhet och, där det är genomförbart, i järnvägssystemets olika delar. De gemensamma säkerhetsmålen får uttryckas i form av kriterier för en acceptabel risknivå eller som miniminivåer för säkerheten och ska särskilt beakta följande:

a) Individuella risker relaterade till passagerare, personal, däribland entreprenörers anställda, plankorsningstrafikanter och övriga samt, utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, individuella risker relaterade till inkräktar.

b) Samhällsrisker.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter ge byrån mandat att utarbeta gemensamma säkerhetsmål och ändringar av dessa samt att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen, baserade på ett tydligt berättigande av behovet av nya eller ändrade gemensamma säkerhetsmål och deras inverkan på gällande bestämmelser. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

3. Vid utövandet av det mandat som avses i punkt 2 ska kommittén systematiskt och regelbundet informeras av byrån eller av kommissionen om det förberedande arbetet med de gemensamma säkerhetsmålen. Under detta arbete kan kommissionen tillställa byrån användbara rekommendationer om de gemensamma säkerhetsmålen och en kostnadsnyttoanalys. Kommissionen får särskilt begära att byrån undersöker alternativa lösningar och att bedömningen av dessa alternativa lösningars kostnader och nytta förs in i den rapport som bifogas utkastet till gemensamma säkerhetsmål.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

4. Kommissionen ska granska den rekommendation som utfärdats av byrån för att kontrollera att det mandat som avses i punkt 2 har uppfyllts. Om mandatet inte har uppfyllts, ska kommissionen begära att byrån ser över sin rekommendation genom att ange de av mandatets punkter som inte uppfylldes. Kommissionen får, av motiverade skäl, besluta att modifiera det mandat som byrån fått i enlighet med det förfarande som anges i punkt 2.

Vid utförandet av de uppgifter som nämns i första stycket ska kommissionen biträdas av kommittén.

5. De gemensamma säkerhetsmålen ska ses över regelbundet, med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. De reviderade gemensamma säkerhetsmålen ska återspegla alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare.

6. På grundval av den rekommendation som byrån utfärdat och efter den granskning som avses i punkt 4 i denna artikel, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 27 med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmål och alla ändringar i dessa.

7. Medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs för att åtminstone uppnå de gemensamma säkerhetsmålen och eventuella reviderade gemensamma säkerhetsmål, i överensstämmelse med de tidsplaner för genomförandet som bifogas dessa. De ändringarna ska beaktas i de årliga säkerhetsplaner som avses i artikel 4.1 f. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler till kommissionen i enlighet med artikel 8.

Artikel 8

Nationella regler på säkerhetsområdet

1. Nationella regler som anmälts senast den 15 juni 2016 i enlighet med direktiv 2004/49/EG ska gälla om de
 - a) faller under en av de typer som angetts i bilaga II, och
 - b) är förenliga med unionsrätten, i synnerhet TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder, och
 - c) inte skulle leda till godtycklig diskriminering eller en förtäckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna.
2. Senast den 16 juni 2018 ska medlemsstaterna se över de nationella regler som avses i punkt 1 och upphäva
 - a) alla nationella regler som inte anmälts eller inte uppfyller kriterierna i punkt 1,
 - b) alla nationella regler som unionsrätten gjort överflödiga, inbegripet särskilt TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder.

Medlemsstaterna får för detta ändamål använda sig av det verktyg för hantering av bestämmelser som avses i artikel 27.4 i förordning (EU) 2016/796 och begära att byrån bedömer vissa angivna regler mot kriterierna i denna punkt.

3. Medlemsstaterna får fastställa nya nationella regler i enlighet med detta direktiv enbart i följande fall:
 - a) När regler om befintliga säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod.
 - b) När regler för drift av järnvägsnätet ännu inte omfattas av TSD:er.
 - c) När en brådskande förebyggande åtgärd krävs, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud.
 - d) När en redan anmäld regel behöver revideras.
 - e) När regler om krav som gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, fysisk och psykisk lämplighet samt yrkesutbildning, ännu inte omfattas av någon TSD eller av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG ⁽¹⁾.
4. Medlemsstaterna ska i god tid och inom de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordning (EU) 2016/796 och före det planerade införandet av den nya föreslagna regeln i det nationella rättssystemet, lämna in utkastet till en ny nationell regel till byrån och kommissionen för övervägande, med en motivering av införandet, genom det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterna ska säkerställa att utkastet är tillräckligt detaljerat för att byrån ska kunna göra sin kontroll i enlighet med artikel 25.2 i förordning (EU) 2016/796.
5. Medlemsstaterna får vid brådskande förebyggande åtgärder anta och tillämpa en ny regel omedelbart. Denna regel ska meddelas enligt artikel 27.2 i förordning (EU) 2016/796 och underkastas byråns bedömning enligt artikel 26.1, 26.2 och 26.5 i förordning (EU) 2016/796.
6. Om byrån blir medveten om att en nationell regel, oavsett om den anmälts eller ej, har blivit överflödigt eller oförenlig med någon gemensam säkerhetsmetod eller annan unionsrätt som antagits efter det att den berörda nationella regeln börjat tillämpas, ska det förfarande som anges i artikel 26 i förordning (EU) 2016/796 tillämpas.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

7. Medlemsstaterna ska anmäla de nationella regler som antas till byrån och kommissionen. De ska använda det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796. Medlemsstaterna ska säkerställa att befintliga nationella regler är lättillgängliga och offentliga samt formulerade på ett sätt som alla berörda parter kan förstå. Medlemsstaterna kan ombes att tillhandahålla ytterligare information om sina nationella regler.

8. Medlemsstaterna får besluta att inte anmäla regler och begränsningar av strikt lokal karaktär. Medlemsstaterna ska i sådana fall nämna dessa regler och begränsningar i de register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 eller ange i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU var dessa regler och begränsningar offentliggörs.

9. Nationella regler som anmäls i enlighet med denna artikel omfattas inte av det anmälningsförfarande som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 ⁽¹⁾.

10. Utkast till nationella regler och befintliga nationella regler ska granskas av byrån i enlighet med de förfaranden som anges i artiklarna 25 och 26 i förordning (EU) 2016/796.

11. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 8 ska nationella regler som inte har anmälts i enlighet med den här artikeln inte gälla med avseende på tillämpningen av detta direktiv.

Artikel 9

Säkerhetsstyrningssystem

1. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inrätta sina respektive säkerhetsstyrningssystem för att säkerställa att unionens järnvägssystem kan uppfylla åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med de säkerhetskrav som fastställs i TSD:er samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 tillämpas.

2. Säkerhetsstyrningssystemet ska dokumenteras i alla relevanta delar och ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagets organisation. Det ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkerställs, hur personal och dess företrädare på alla nivåer deltar och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs. Det ska finnas ett tydligt åtagande att konsekvent tillämpa kunskap och metoder som avser mänskliga faktorer. Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagen främja en kultur av ömsesidigt förtroende, ömsesidigt tillit och ömsesidigt lärande, där personal vid järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppmanas att bidra till att utveckla säkerheten samtidigt som konfidentialiteten säkerställs.

3. Säkerhetsstyrningssystemet ska innehålla följande grundläggande element:

- a) En säkerhetspolicy som godkänts av organisationens högste chef och meddelats all personal.
- b) Organisationens kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerheten samt planer och förfaranden för uppnåendet av dessa mål.
- c) Förfaranden för att uppfylla befintliga, nya och ändrade tekniska och operativa normer eller andra föreskrifter som fastställts i TSD:er, nationella regler enligt artikel 8 och bilaga II, andra relevanta regler eller myndighetsbeslut.
- d) Förfaranden för att säkerställa att normer och andra föreskrifter efterlevs under utrustningens och verksamhetens hela livscykel.
- e) Förfaranden och metoder för identifiering av risker, utförande av riskvärdering och genomförande av åtgärder för riskhantering närhelst en ändring av driftförhållandena eller ibruktagande av nytt material medför nya risker för infrastrukturen eller människa-maskin-organisationsgränssnittet.
- f) Tillhandahållande av utbildningsprogram för personal och av system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs på rätt sätt, inbegripet arrangemang för fysisk och psykologisk lämplighet.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17.9.2015, s. 1).

- g) Arrangemang för tillhandahållande av tillräcklig information inom organisationen och, i tillämpliga fall, mellan organisationer inom järnvägssystemet.
- h) Förfaranden och format för hur säkerhetsinformation ska dokumenteras, och utarbetande av ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.
- i) Förfaranden för att säkerställa att olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas.
- j) Tillhandahållande av sådana handlingsplaner och larmrutiner samt sådan information i nödsituationer som har överenskommit med de tillämpliga offentliga myndigheterna.
- k) Bestämmelser om återkommande intern revision av säkerhetsstyrningssystemet.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inkludera alla andra element som är nödvändiga för att täcka säkerhetsrisker, i enlighet med bedömningen av risker som uppkommer till följd av den egna verksamheten.

4. Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetstypen, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och den utövade verksamhetens andra förhållanden. Med hjälp av systemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas, däribland underhåll, utan att det påverkar artikel 14, och materieförsörjning samt anlitande av entreprenörer. Utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, ska i säkerhetsstyrningssystemet också, i tillämpliga och rimliga fall, beaktas de risker som uppstår som ett resultat av verksamhet som bedrivs av andra sådana aktörer som avses i artikel 4.

5. Alla infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem ska vara sådana att effekterna av den trafik som bedrivs på järnvägsnätet av olika järnvägsföretag beaktas och att det är möjligt för alla järnvägsföretag att bedriva trafik i enlighet med TSD:er, nationella regler och de villkor som föreskrivs i deras säkerhetsintyg.

Säkerhetsstyrningssystem ska utformas så att infrastrukturförvaltarens rutiner för nödsituationer samordnas med alla järnvägsföretag som använder dess infrastruktur och med larmtjänsterna, för att underlätta ett snabbt ingripande av räddningstjänsterna, samt med alla andra parter som kan vara involverade i en nödsituation. När det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska samarbete mellan relevanta infrastrukturförvaltare underlätta den nödvändiga samordningen av och beredskapen hos de behöriga larmtjänsterna på båda sidor om gränsen.

Efter en allvarlig olycka ska järnvägsföretaget ge bistånd till offren och hjälpa dem med skadeståndsförfaranden i enlighet med unionsrätten, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007⁽¹⁾, utan att det påverkar andra parter skyldigheter. Detta bistånd ska ges genom kanaler för kommunikation med anhöriga till offren och ska bland annat omfatta psykologiskt stöd till offren och deras anhöriga.

6. Före den 31 maj varje år ska alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Säkerhetsrapporten ska innehålla följande uppgifter:

- a) Information om hur organisationens samlade säkerhetsmål är uppfyllda och om resultatet av säkerhetsplanerna.
- b) En redogörelse för utarbetandet av nationella säkerhetsindikatorer och av de gemensamma säkerhetsindikatorer som avses i artikel 5, i den utsträckning detta är av betydelse för den rapporterande organisationen.
- c) Resultaten av den interna säkerhetsrevisionen.
- d) Synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som skulle kunna vara av betydelse för den nationella säkerhetsmyndigheten, bl.a. en sammanfattning av uppgifter som lämnats av relevanta aktörer i enlighet med artikel 4.5 b.
- e) En rapport om tillämpningen av relevanta gemensamma säkerhetsmetoder.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14).

7. Utifrån den information som tillhandahålls av de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artiklarna 17 och 19, får byrån utfärda en rekommendation till kommissionen om en gemensam säkerhetsmetod för de element av säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå, även genom harmoniserade standarder, i enlighet med artikel 6.1 f. I sådana fall ska artikel 6.2 tillämpas.

KAPITEL III

SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

Artikel 10

Gemensamt säkerhetsintyg

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 9, ska enbart järnvägsföretag som innehar ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats av byrån i enlighet med punkterna 5–7, eller av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med punkt 8, få tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

Syftet med det gemensamma säkerhetsintyget är att styrka att det berörda järnvägsföretaget har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem och att det är i stånd till säker drift i det avsedda området för verksamheten.

2. I sin ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska järnvägsföretaget ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och det avsedda området för verksamheten.

3. Ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska åtföljas av dokumenterade bevis för att

- a) järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och att det uppfyller kraven i TSD: er, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och ett säkert tillhandahållande av transporttjänster på nätet, och
- b) järnvägsföretaget i förekommande fall uppfyller de krav som anges i tillämpliga nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8.

Denna ansökan och information om alla ansökningar, de olika etapperna i och resultaten av de relevanta förfarandena och, i förekommande fall, begäranden och beslut från överklagandenämnden, ska lämnas in via den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796.

4. Byrån eller, i de fall som anges i punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda det gemensamma säkerhetsintyget eller meddela sökanden om sitt beslut om avslag inom en förutbestämd och rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och eventuella begärda ytterligare upplysningar har lämnats in av sökanden. Byrån eller, i de fall som anges i punkt 8, den nationella säkerhetsmyndigheten ska tillämpa de praktiska arrangemang för förfarandet för utfärdande av intyg som ska fastställas i en genomförandeakt, i enlighet med vad som avses i punkt 10.

5. Byrån ska utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg till järnvägsföretag som har ett område för verksamheten i en eller flera medlemsstater. För utfärdandet av ett sådant intyg ska byrån

- a) bedöma de element som anges i punkt 3 a, och
- b) omedelbart hänskjuta järnvägsföretagets hela ansökningsunderlag till de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten för en bedömning av de element som anges punkt 3 b.

Som en del av de ovannämnda bedömningarna ska byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna få tillstånd att göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och revisioner, och får begära in ytterligare uppgifter. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samordna organisationen av sådana besök, revisioner och inspektioner.

6. Inom en månad efter det att byrån har mottagit en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska den underrätta järnvägsföretaget om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare relevanta upplysningar i ärendet och fastställa en rimlig tidsfrist för inlämningen av dessa. När det gäller huruvida ansökningsunderlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande får byrån också bedöma de element som anges i punkt 3 b.

Byrån ska fullt ut beakta bedömningarna inom ramen för punkt 5 innan den fattar sitt beslut om utfärdande av det gemensamma säkerhetsintyget.

Byrån ska ta fullt ansvar för alla gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

7. Om byrån har en annan mening om en negativ bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att komma överens om en bedömning som båda parter kan godta. Om det är nödvändigt får byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta att involvera järnvägsföretaget. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna om sin skiljaktiga mening kan komma överens om en bedömning som båda parter kan godta ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut, om inte den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna har hänskjutit ärendet för skiljeförfarande till den överklagandenämnd som har inrättats inom ramen för artikel 55 i förordning (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta huruvida byråns förslag till beslut ska bekräftas.

Om överklagandenämnden instämmer med byrån ska byrån fatta beslut utan dröjsmål.

Om överklagandenämnden instämmer i den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning ska byrån bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg med ett område för verksamheten som inte omfattar de delar av nätet som fick en negativ bedömning.

Om byrån har en annan mening om en positiv bedömning som gjorts av en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter i enlighet med punkt 5 b ska den underrätta myndigheten eller myndigheterna i fråga, med en motivering till meningsskiljaktigheten. Byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att komma överens om en bedömning som båda parter kan godta. Om det är nödvändigt får byrån och den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna besluta att involvera sökanden. Om man inte inom en månad efter det att byrån underrättade den eller de nationella säkerhetsmyndigheterna om sin skiljaktiga mening kan komma överens om en bedömning som båda parter kan godta ska byrån fatta sitt slutgiltiga beslut.

8. Om området för verksamheten är begränsat till en enda medlemsstat får den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten på eget ansvar och på sökandens begäran utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg. För utfärdandet av sådana intyg ska den nationella säkerhetsmyndigheten bedöma ansökningsunderlaget i förhållande till samtliga de element som specificeras i punkt 3 och ska tillämpa de praktiska arrangemang som ska fastställas i de genomförandeakter som avses i punkt 10. Som en del av de ovannämnda bedömningarna ska den nationella säkerhetsmyndigheten få tillstånd att göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och revisioner. Inom en månad efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare upplysningar i ärendet. Det gemensamma säkerhetsintyget ska också vara giltigt utan utvidgning av området för verksamheten för järnvägsföretag som trafikerar stationer i angränsande medlemsstater med liknande egenskaper hos nätet och liknande regler för driften, när stationerna är belägna nära gränsen, efter samråd med de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna. Detta samråd får ske i varje enskilt fall eller fastställas i ett gränsöverskridande avtal mellan medlemsstater eller nationella säkerhetsmyndigheter.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för alla gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

9. En medlemsstat får tillåta operatörer från tredjeländer att komma till en station på dess territorium som är avsedd för gränsöverskridande trafik och som ligger nära den medlemsstatens gräns utan att kräva ett gemensamt säkerhetsintyg, förutsatt att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs genom

a) gränsöverskridande avtal mellan medlemsstaten i fråga och det angränsande tredjelandet, eller

b) avtal mellan operatören från tredjeland och det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som har ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd för att bedriva verksamhet på det nätet, förutsatt att säkerhetsaspekterna i detta avtal har beaktats på tillbörligt sätt i deras säkerhetsstyrningssystem.

10. Senast den 16 juni 2018 ska kommissionen genom genomförandeakter anta praktiska arrangemang där det fastställs

- a) hur kraven för det gemensamma säkerhetsintyg som fastställs i denna artikel ska uppfyllas av sökanden och vilka handlingar som krävs,
- b) detaljerna i processen för att utfärda intyg, t.ex. förfarandets etapper och tidsschemat för varje etapp i processen,
- c) hur kraven i denna artikel ska fullgöras av byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten under de olika etapperna av ansöknings- och certifieringsprocessen, däribland vid bedömningen av sökandenas underlag, och
- d) giltighetstiden för gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av byrån eller av de nationella säkerhetsmyndigheterna, särskilt vid uppdateringar av alla gemensamma säkerhetsintyg till följd av ändringar i verksamhetstyp, omfattning av verksamhet och område för verksamhet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3. Hänsyn ska däri tas till erfarenheterna från tillämpningen av kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 ⁽¹⁾ och av kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 ⁽²⁾ och till erfarenheterna från förberedandet av de samarbetsavtal som avses i artikel 11.1.

11. Ett gemensamt säkerhetsintyg ska ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och området för verksamheten. Ett gemensamt säkerhetsintyg får också omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem.

12. Varje beslut om att avslå en begäran om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg eller om att utesluta en del av nätet i enlighet med en negativ bedömning som avses i punkt 7 ska vara vederbörligen motiverat. Sökanden får inom en månad efter att ha mottagit beslutet begära att byrån eller den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vad som är tillämpligt, omprövar beslutet. Byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha två månader från och med dagen för mottagande av begäran om omprövning för att fastställa eller återkalla sitt beslut.

Om avslaget från byrån bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till den överklagandenämnd som har utsetts enligt artikel 55 i förordning (EU) 2016/796.

Om avslaget från en nationell säkerhetsmyndighet bekräftas, får sökanden överklaga ärendet till en överklagandeinstans i enlighet med nationell rätt. Medlemsstaterna får för detta överklagandeförfarande utse det regleringsorgan som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. I det fallet ska artikel 18.3 i det här direktivet tillämpas.

13. Ett gemensamt säkerhetsintyg som inom ramen för denna artikel utfärdats av antingen byrån eller en nationell säkerhetsmyndighet ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. Det ska uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligt.

14. Om en sökande redan innehar ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med punkterna 5–7 och vill utvidga sitt område för verksamheten eller om den redan har ett gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med punkt 8 och vill utvidga sitt område för verksamheten till en annan medlemsstat, ska den komplettera ansökningsunderlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för verksamheten. Järnvägsföretaget ska lämna in ansökningsunderlaget till byrån, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkterna 4–7 ska utfärda ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten. I sådant fall ska endast de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av utvidgningen av verksamheten rådfrågas när det underlag som anges i punkt 3 b ska bedömas.

(1) Kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 av den 13 juni 2007 om användningen av ett gemensamt europeiskt format för säkerhetsintyg och ansökningsdokument i enlighet med artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG och om giltigheten för säkerhetsintyg som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG (EUT L 153, 14.6.2007, s. 9).

(2) Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg (EUT L 326, 10.12.2010, s. 11).

Om järnvägsföretaget har ett gemensamt säkerhetsintyg i enlighet med punkt 8 och vill utvidga området för verksamheten inom medlemsstaten ska det komplettera ansökningsunderlaget med de relevanta handlingar som avses i punkt 3 i fråga om det ytterligare området för verksamheten. Det ska lämna in ansökningsunderlaget genom den one-stop-shop som avses i artikel 12 i förordning (EU) 2016/796 till den nationella säkerhetsmyndigheten, som efter att ha följt de förfaranden som anges i punkt 8 ska utfärda ett ändat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten.

15. Byrån och de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna får kräva att gemensamma säkerhetsintyg som de utfärdade ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket.

16. Byrån ska utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg. Byrån ska omedelbart underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om förnyelse, ändring eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsföretagets namn och adress samt det gemensamma säkerhetsintygets utfärdandedag, typ, omfattning, giltighet och område för verksamheten samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet. I fråga om gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av nationella säkerhetsmyndigheter ska den eller de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna lämna samma information till byrån inom samma tidsramar.

Artikel 11

Samarbete mellan byrån och nationella säkerhetsmyndigheter avseende utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg

1. Vid tillämpning av artikel 10.5 och 10.6 i detta direktiv ska byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ingå samarbetsavtal i enlighet med artikel 76 i förordning (EU) 2016/796. Samarbetsavtalen ska vara specifika avtal eller ramavtal och inbegripa en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. Samarbetsavtalen ska innehålla en detaljerad beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten, tidsscheman för uppnåendet av dessa samt en fördelning av de avgifter som sökanden ska betala.

2. Samarbetsavtalen får också inbegripa specifika samarbetsavtal i fallet med nät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap för att minska de administrativa bördorna och kostnaderna för sökanden. När sådana nät är isolerade från resten av unionens järnvägssystem får sådana specifika samarbetsavtal inbegripa möjligheten att lägga ut uppgifter på de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna när detta behövs för att säkerställa en effektiv och proportionell resursfördelning för utfärdande av intyg. Dessa samarbetsavtal ska ha ingåtts innan byrån utför certifieringsuppdrag i enlighet med artikel 31.3.

3. När det gäller medlemsstater där järnvägsnätets spårvidd skiljer sig från spårvidden i unionens huvudjärvnät och tekniska och operativa krav som är identiska med dem som gäller i angränsande tredjeländer gäller för dessa nät, ska samtliga berörda nationella säkerhetsmyndigheter i dessa medlemsstater, utöver de samarbetsavtal som avses i punkt 2, ingå ett multilateralt avtal med byrån som ska inbegripa villkoren för underlättande av utvidgandet av området för verksamheten för säkerhetsintyg i de berörda medlemsstaterna, om detta är relevant.

Artikel 12

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

1. För att få tillstånd att förvalta och driva järnvägsinfrastruktur ska infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetstillstånd från den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsinfrastrukturen är belägen.

Säkerhetstillståndet ska innehålla ett godkännande av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem enligt artikel 9, och ska innefatta förfaranden och åtgärder som uppfyller kraven för säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift av järnvägsinfrastrukturen, inklusive, i tillämpliga fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska förklara kraven för säkerhetstillstånden och vilka handlingar som krävs, om lämpligt i form av en vägledning om hur en ansökan ska göras.

2. Säkerhetstillståndet ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren. Det ska revideras helt eller delvis närhelst väsentliga förändringar görs i delsystemen för infrastruktur, signalering eller energi eller i fråga om principerna för deras drift eller underhåll. Infrastrukturförvaltaren ska utan dröjsmål underrätta den nationella säkerhetsmyndigheten om alla sådana förändringar.

Den nationella säkerhetsmyndigheten får kräva att säkerhetstillståndet ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket.

3. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska fatta ett beslut om en ansökan om säkerhetstillstånd utan dröjsmål och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och alla begärda kompletterande uppgifter har lämnats av sökanden.

4. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor underrätta byrån om utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av säkerhetstillstånd. Informationen ska omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress, samt utfärdandedag, omfattning och giltighetstid för säkerhetstillståndet, samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet.

5. När det gäller gränsöverskridande infrastruktur ska de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna samarbeta i syfte att utfärda säkerhetstillstånden.

Artikel 13

Tillgång till utbildning

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska uppgifter har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik på deras nät.

Utbildningstjänsterna ska innefatta utbildning om nödvändig linjekännedom, trafikregler och instruktioner, signal- och trafikledningssystem samt de rutiner för nödsituationer som tillämpas på de trafikerade linjerna.

Om utbildningen inte inbegriper examinering och utfärdande av intyg ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens personal har tillgång till sådana intyg.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska säkerställa att utbildningen uppfyller de krav som fastställs i direktiv 2007/59/EG, i TSD:er eller i de nationella regler som avses i artikel 8.3 e i det här direktivet.

2. Om utbildningen endast erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av infrastrukturförvaltaren, ska medlemsstaten säkerställa att den görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris som är kostnadsrelaterat och som får inbegripa en vinstmarginal.

3. När järnvägsföretagen anställer nya lokförare, ombordpersonal och personal som utför säkerhetskritiska uppgifter får järnvägsföretagen ta hänsyn till eventuell utbildning, kompetens och erfarenheter som erhållits tidigare hos andra järnvägsföretag. Berörd personal ska därför ha rätt att få tillgång till, erhålla kopior av och framlägga alla handlingar som styrker deras utbildning, kompetens och erfarenheter.

4. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vara ansvariga för utbildnings- och kompetensnivån hos sin personal som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

Artikel 14

Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i fordonsregistret i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797.

2. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska den enhet som ansvarar för underhåll säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll inrätta ett system för underhåll av dessa fordon och ska med hjälp av detta system

- a) säkerställa att fordonen underhålls i enlighet med underhållsjournalen för varje fordon och gällande krav, inklusive underhållsregler och relevanta TSD-bestämmelser,
- b) tillämpa nödvändiga metoder för riskvärdering och riskbedömning som fastställs i de gemensamma säkerhetsmetoderna i enlighet med vad som avses i artikel 6.1 a, i samarbete med andra aktörer där det är lämpligt,
- c) säkerställa att dess entreprenörer genomför riskkontrollåtgärder genom att tillämpa den gemensamma säkerhetsmetoden om övervakning som avses i artikel 6.1 c och att detta föreskrivs i avtalsvillkor som ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten, och
- d) säkerställa underhållsverksamhetens spårbarhet.

3. Underhållssystemet ska ha följande funktioner:

- a) En ledningsfunktion som övervakar och samordnar de underhållsfunktioner som avses i leden b–d och ser till att fordonet är i säkert skick i järnvägssystemet.
- b) En underhållsutvecklingsfunktion som har ansvaret för att förvalta underhållsdokumentationen, inklusive konfigurationsledningen, som bygger på utformningsdata och operativa data samt på prestanda och erfarenheter.
- c) En funktion för styrning av flottans underhåll som ser till att fordonet tas ur drift för underhåll och åter tas i drift efter underhåll.
- d) En funktion för utförande av underhåll som sköter det nödvändiga tekniska underhållet av ett fordon eller av delar av den, inklusive dokumentationen i underhållsintyget.

Enheten som ansvarar för underhåll ska själv sköta ledningsfunktionerna men får lägga ut på entreprenad de underhållsfunktioner, eller delar av dem, som avses i leden b–d, till andra avtalsparter, till exempel underhållsverkstäder.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska säkerställa att alla de funktioner som anges i leden a–d uppfyller kraven och bedömningskriterierna i bilaga III.

Underhållsverkstäderna ska tillämpa relevanta delar av bilaga III såsom de fastställs i de genomförandeakter som antagits enligt punkt 8 a, vilka motsvarar de funktioner och den verksamhet som ska certifieras.

4. Vad gäller godsvagnar, och efter antagande av de genomförandeakter som avses i punkt 8 b vad gäller andra fordon, ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras och tilldelas ett underhållscertifikat (ECM-certifikat) av ett ackrediterat eller erkänt organ eller av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med följande villkor:

- a) Ackrediterings- och erkännandeförfarandena för certifieringsförfaranden ska grundas på kriterier för oberoende, kompetens och opartiskhet.
- b) Certifieringssystemet ska tillhandahålla bevis för att en enhet som ansvarar för underhåll har inrättat underhållssystemet för att säkerställa att alla fordon som enheten har underhållsansvar för är driftssäkra.
- c) ECM-certifieringen ska baseras på en bedömning av enhetens förmåga att uppfylla de relevanta kraven och bedömningskriterierna i bilaga III samt att tillämpa dem på ett konsekvent sätt. Certifieringen ska omfatta ett övervakningssystem för att säkerställa kontinuerligt uppfyllande av dessa krav och bedömningskriterier efter utfärdandet av ECM-certifikatet.
- d) Certifiering av järnvägsverkstäder ska baseras på överensstämmelse med de relevanta delar av bilaga III som ska tillämpas på motsvarande funktioner och verksamhet som ska certifieras.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, får överensstämmelsen med de villkor som anges i första stycket kontrolleras av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 10 eller 12 och bekräftas i de intyg som utfärdas i enlighet med dessa förfaranden.

5. De intyg som utfärdats i enlighet med punkt 4 ska vara giltiga i hela unionen.

6. På grundval av byråns rekommendation ska kommissionen genom genomförandeakter anta detaljerade bestämmelser för de certifieringsvillkor som avses i punkt 4 första stycket för den enhet som ansvarar för underhållet av godsvagnar, inbegripet de krav som anges i bilaga III, i överensstämmelse med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna, och vid behov ändra dessa bestämmelser.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

Det certifieringssystem för godsvagnar som antagits genom kommissionens förordning (EU) nr 445/2011⁽¹⁾ ska fortsätta att tillämpas till dess att de genomförandeakter som avses i denna punkt tillämpas.

7. Byrån ska senast den 16 juni 2018 utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar, undersöka lämpligheten i att utvidga det systemet till samtliga fordon och göra certifieringen av underhållsverkstäderna obligatorisk, samt lämna sin rapport till kommissionen.

8. På grundval av den utvärdering som byrån gjort enligt punkt 7 ska kommissionen genom genomförandeakter i lämpliga fall fastställa och, vid behov, senare ändra detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III som ska tillämpas på

- a) underhållsfunktioner som utförs av underhållsverkstäder, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringen av järnvägsverkstäder genomförs på ett enhetligt sätt, i enlighet med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna.
- b) certifieringen av enheter som ansvarar för underhållet av andra fordon än godsvagnar, på grundval av de tekniska egenskaperna hos sådana fordon, inbegripet detaljerade bestämmelser för att säkerställa att certifieringsvillkoren för den enhet som ansvarar för underhållet av andra fordon än godsvagnar genomförs på ett enhetligt sätt, i enlighet med de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna och TSD:erna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

Artikel 15

Undantag från systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll

1. Medlemsstaterna får i följande fall uppfylla skyldigheten att identifiera enheten som ansvarar för underhåll genom alternativa åtgärder i förhållande till det underhållssystem som fastställs i artikel 14:

- a) Fordon som är registrerade i ett tredjeländ och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i det landet.
- b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i unionens huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som anges i artikel 14.2 säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.
- c) Godsvagnar och personvagnar som används gemensamt med tredjeländer med annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät.
- d) Fordon som används på de nät som avses i artikel 2.3, och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före deras ibruktagande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007 (EUT L 122, 11.5.2011, s. 22).

2. De alternativa åtgärder som avses i punkt 1 ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten eller byrån när
- fordon registreras i enlighet med artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,
 - gemensamma säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 12 i det här direktivet, när det gäller identifieringen eller certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.
3. Undantag ska identifieras och motiveras i den årliga rapport som avses i artikel 19. När det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i unionens järnvägssystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att den berörda medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag.

KAPITEL IV

NATIONELLA SÄKERHETSMYNDIGHETER

Artikel 16

Arbetsuppgifter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell säkerhetsmyndighet. Medlemsstaterna ska säkerställa att den nationella säkerhetsmyndigheten har den interna och externa organisatoriska kapacitet som behövs med avseende på mänskliga och materiella resurser. Myndigheten ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande eller upphandlande enheter samt från enheter som tilldelar offentliga tjänstekontrakt. Förutsatt att sådant oberoende garanteras kan denna myndighet vara en avdelning inom det nationella ministerium som ansvarar för transportfrågor.
2. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha åtminstone följande uppgifter:
- Att godkänna ibruktagande av de delsystem för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur som utgör unionens järnvägssystem i enlighet med artikel 18.2 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att utfärda, förnya, ändra och återkalla godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden i enlighet med artikel 21.8 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att bistå byrån vid utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon i enlighet med artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797 och typgodkännande för fordon i enlighet med artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att inom sitt territorium utöva tillsyn av att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797.
 - Att säkerställa att ett fordonsnummer har tilldelats i enlighet med artikel 46 i direktiv (EU) 2016/797, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 47.4 i det direktivet.
 - Att bistå byrån vid utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av gemensamma säkerhetsintyg beviljade i enlighet med artikel 10.5.
 - Att utfärda, förnya, ändra och återkalla gemensamma säkerhetsintyg beviljade i enlighet med artikel 10.8.
 - Att utfärda, förnya, ändra och återkalla säkerhetstillstånd beviljade i enlighet med artikel 12.
 - Att övervaka, främja och, vid behov, kontrollera efterlevnaden av och uppdatera säkerhetsregelverket, inklusive systemet med nationella regler.
 - Att utöva tillsyn över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 17.
 - Att i tillämpliga fall och i enlighet med nationell rätt utfärda, förnya, ändra och återkalla förarbevis för tåg i enlighet med direktiv 2007/59/EG.
 - Att i tillämpliga fall och i enlighet med nationell rätt utfärda, förnya, ändra och återkalla tillstånd för enheter som ansvarar för underhåll.

3. De uppgifter som avses i punkt 2 får inte överföras till eller uppdras åt en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag eller en upphandlande enhet.

Artikel 17

Tillsyn

1. Nationella säkerhetsmyndigheter ska övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare fortsättningsvis uppfyller den juridiska skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som avses i artikel 9.

För detta ändamål ska de nationella säkerhetsmyndigheterna tillämpa de principer som anges i de tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoderna för tillsyn som avses i artikel 6.1 c och därvid säkerställa att tillsynsverksamheten särskilt innefattar att kontrollera järnvägsföretags och infrastrukturförvaltarens tillämpning av

- a) säkerhetsstyrningssystemet i syfte att övervaka dess ändamålsenlighet,
- b) enstaka eller partiella beståndsdelar av säkerhetsstyrningssystemet, däribland driftsverksamhet, underhåll och materieförsörjning samt anlåtande av entreprenörer i syfte att övervaka deras ändamålsenlighet, och
- c) de relevanta gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6. Den tillsynsverksamhet som sammanhänger med denna punkt ska också när så är lämpligt gälla för enheter som ansvarar för underhåll.

2. Minst två månader innan järnvägsföretag inleder ny järnvägstransportverksamhet ska de underrätta de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna så att dessa kan planera tillsynsverksamheten. Järnvägsföretagen ska också lägga fram en redovisning av personalkategorierna och fordonstyperna.

3. Innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg ska utan dröjsmål underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om alla viktigare ändringar av de uppgifter som avses i punkt 2.

4. Övervakningen av att reglerna för lokförarnas arbets- och körtider samt viloperioder efterlevs ska säkerställas av behöriga myndigheter som utses av medlemsstaterna. När övervakningen av efterlevnad inte säkerställs av nationella säkerhetsmyndigheter, ska de behöriga myndigheterna samarbeta med de nationella säkerhetsmyndigheterna i syfte att låta de nationella säkerhetsmyndigheterna fylla sin funktion som övervakare av järnvägssäkerheten.

5. Om en nationell säkerhetsmyndighet konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för intyget ska den begära att byrån begränsar eller återkallar intyget. Byrån ska omedelbart informera samtliga behöriga nationella säkerhetsmyndigheter. Om byrån beslutar att begränsa eller återkalla det gemensamma säkerhetsintyget, ska den ange skälen till sitt beslut.

Om byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten har skiljaktiga meningar ska det skiljeförfarande som anges i artikel 10.7 tillämpas. Om detta skiljeförfarande leder till att det gemensamma säkerhetsintyget varken ska begränsas eller återkallas ska de tillfälliga säkerhetsåtgärderna enligt punkt 6 i den här artikeln avbrytas.

I de fall där den nationella säkerhetsmyndigheten själv har utfärdat det gemensamma säkerhetsintyget i enlighet med artikel 10.8 får den begränsa eller återkalla intyget, med angivande av skälen till sitt beslut, och ska underrätta byrån.

Innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg som har begränsats eller återkallats av antingen byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha rätt att överklaga i enlighet med artikel 10.12.

6. Om en nationell säkerhetsmyndighet vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk får den när som helst vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, inklusive att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta den relevanta verksamheten. Om det gemensamma säkerhetsintyget har utfärdats av byrån ska den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart informera byrån om detta och styrka sitt beslut.

Om byrån konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för intyget ska den omedelbart begränsa eller återkalla intyget.

Om byrån anser att den nationella säkerhetsmyndighetens åtgärder är oproportionella får den begära att den nationella säkerhetsmyndigheten återkallar eller anpassar åtgärderna. Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samarbeta i syfte att enas om en bedömning som båda parter kan godta. Där det är nödvändigt ska denna process även involvera järnvägsföretaget. Om det sistnämnda förfarandet misslyckas ska den nationella säkerhetsmyndighetens beslut att vidta tillfälliga åtgärder fortsätta att gälla.

Den nationella säkerhetsmyndighetens beslut om tillfälliga säkerhetsåtgärder ska kunna överklagas till en nationell domstol i enlighet med artikel 18.3. I sådana fall kan de tillfälliga säkerhetsåtgärderna fortsätta att gälla till dess att domstolsprövningen avslutats, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 5.

Om en tillfällig åtgärd varar längre än tre månader ska den nationella säkerhetsmyndigheten begära att byrån begränsar eller återkallar det gemensamma säkerhetsintyget och förfarandet i punkt 5 ska tillämpas.

7. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över delsystemen för markbaserad trafikstyrning och signalering, energi och infrastruktur och säkerställa att de uppfyller de väsentliga kraven. Vad gäller gränsöverskridande infrastruktur ska den nationella säkerhetsmyndigheten utöva tillsynen i samarbete med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter. Om den nationella säkerhetsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltare inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska den begränsa eller återkalla tillståndet och motivera sitt beslut.

8. Vid tillsyn över ändamålsenligheten hos infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem får de nationella säkerhetsmyndigheterna beakta säkerhetsnivån hos de aktörer som avses i artikel 4.4 i detta direktiv och, i lämpliga fall, hos de utbildningsanstalter som avses i direktiv 2007/59/EG, så länge deras verksamhet har inverkan på järnvägssäkerheten. Denna punkt påverkar inte tillämpningen av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens ansvar enligt artikel 4.3 i detta direktiv.

9. De nationella säkerhetsmyndigheterna i medlemsstater där ett järnvägsföretag bedriver trafik ska samarbeta när det gäller att samordna sin tillsynsverksamhet avseende det järnvägsföretaget för att säkerställa att väsentliga uppgifter om järnvägsföretaget i fråga sprids, särskilt i fråga om kända risker och järnvägsföretagets säkerhetsnivå. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska också utbyta information med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter och byrån om den konstaterar att järnvägsföretaget inte vidtar nödvändiga riskkontrollåtgärder.

Detta samarbete ska säkerställa att tillsynen är tillräckligt omfattande och att dubblingar i fråga om inspektioner och revisioner undviks. De nationella säkerhetsmyndigheterna får utarbeta en gemensam tillsynsplan för att säkerställa att revisioner och andra inspektioner görs regelbundet, med hänsyn tagen till typen och omfattningen av trafikverksamhet i alla de medlemsstater som berörs.

Byrån ska bistå sådan samordningsverksamhet genom att ta fram riktlinjer.

10. Nationella säkerhetsmyndigheter får skicka ett meddelande för att varna infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag vid åsidosättande av de skyldigheter som anges i punkt 1.

11. Nationella säkerhetsmyndigheter ska använda uppgifter som byrån insamlat vid den bedömning av det ansökningsunderlag som avses i artikel 10.5 a för ändamålet att utöva tillsyn över ett järnvägsföretag efter utfärdandet av dess gemensamma säkerhetsintyg. De ska använda de uppgifter som insamlats under säkerhetstillståndsprocessen i enlighet med artikel 12 för ändamålet att utöva tillsyn över infrastrukturförvaltaren.

12. För ändamålet att förnya gemensamma säkerhetsintyg ska byrån eller, i fråga om ett säkerhetsintyg som utfärdats i enlighet med artikel 10.8, de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna använda uppgifter som insamlats under tillsynsverksamheten. För ändamålet att förnya säkerhetstillstånd ska den nationella säkerhetsmyndigheten också använda uppgifter som insamlats under dess tillsynsverksamhet.

13. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska vidta de åtgärder som krävs för att samordna och säkerställa fullt utbyte av alla de uppgifter som avses i punkterna 10, 11 och 12.

Artikel 18

Principer för beslutsfattande

1. Byrån, när den behandlar ansökningar om gemensamma säkerhetsintyg i enlighet med artikel 10.1, och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. De ska framför allt tillåta samtliga intresserade parter att bli hörda och motivera sina beslut.

De ska omgående besvara framställningar och ansökningar, utan dröjsmål skicka sina framställningar om information och anta alla sina beslut inom fyra månader efter det att alla de relevanta uppgifterna har lämnats av sökanden. De kan när som helst begära tekniskt stöd av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller av andra behöriga organ när de utför sina uppgifter enligt artikel 16.

Vid utarbetandet av det nationella regelverket ska de nationella säkerhetsmyndigheterna samråda med samtliga aktörer och berörda parter, bland annat infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare, underhållsföretag, användare och personalföreträdare.

2. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ha möjlighet att utföra de inspektioner, revisioner och utredningar som behövs för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter, och de ska beviljas tillgång till infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags all relevanta dokumentation samt till deras anläggningar, installationer och utrustning och, vid behov all relevant dokumentation och anläggningar, installationer och utrustning tillhörande någon sådan aktör som avses i artikel 4. Byrån ska åtnjuta samma rättigheter gentemot järnvägsföretag när den utför sina säkerhetscertifieringsuppgifter i enlighet med artikel 10.5.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de beslut som fattas av de nationella säkerhetsmyndigheterna kan överklagas till domstol.

4. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ha ett aktivt utbyte av åsikter och erfarenheter, särskilt inom det nätverk som inrättats av byrån för att inom unionen harmonisera deras kriterier för beslutsfattande.

Artikel 19

Årsrapport

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska varje år offentliggöra en rapport om sina verksamheter under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten ska innehålla information om följande:

- a) Utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorerna i enlighet med artikel 5.1.
- b) Viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet.
- c) Utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.
- d) Resultaten och erfarenheterna av tillsynen över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inklusive antalet och resultaten av inspektioner och revisioner.
- e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 15.
- f) Järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

KAPITEL V

UTREDNING AV OLYCKOR OCH TILLBUD

Artikel 20

Skyldighet att utreda

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utredningsorgan som avses i artikel 22 efter varje allvarlig olycka inom unionens järnvägssystem genomför en utredning. Utredningens syfte ska vara att förbättra järnvägssäkerheten och förebyggandet av olyckor, när det är möjligt.

2. Det utredningsorgan som avses i artikel 22 får också utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvariga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter i unionens järnvägssystem.

Utredningsorganet får besluta om en utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud ska genomföras. När det fattar sitt beslut ska det beakta följande:

- a) Olyckans eller tillbudets omfattning.
 - b) Om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud av betydelse för systemet som helhet.
 - c) Olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet.
 - d) Framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, den nationella säkerhetsmyndigheten eller medlemsstaterna.
3. Utredningarnas omfattning och de förfaranden som ska följas vid genomförandet av utredningar ska bestämmas av utredningsorganet, med beaktande av artiklarna 21 och 23 och beroende på den lärdom organet förväntar sig att dra av olyckan eller tillbudet när det gäller förbättring av säkerheten.
4. Utredningen ska inte i något fall avse fastställande av skuld eller ansvar.

Artikel 21

Utredningsstatus

1. Medlemsstaterna ska, inom sina respektive rättssystem, fastställa den rättsliga status för utredningen som gör det möjligt för utredningsledarna att utföra sin uppgift så effektivt och snabbt som möjligt.
2. I enlighet med sin nationella lagstiftning ska medlemsstaterna säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar samarbetar till fullo och att utredarna så snart som möjligt ges tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen. I synnerhet ska de ges
 - a) omedelbart tillträde till den plats där olyckan eller tillbudet ägde rum och till berörd rullande materiel, därtill hörande infrastruktur och installationer för trafikstyrning och signalering,
 - b) rätten att omedelbart erhålla en förteckning över bevisning och att säkerställa ett kontrollerat bortförande av vrakdelar, infrastruktur-anläggningar eller -komponenter för att undersöka eller analysera dessa,
 - c) obegränsad tillgång till, och möjlighet att använda, innehållet i fordonets registreringsutrustning samt utrustning för registrering av muntliga meddelanden och signal- och trafikstyrningssystemets funktion, som finns ombord på tåg,
 - d) tillgång till resultatet av undersökningen av offrens kroppar,
 - e) tillgång till resultatet av undersökningen av ombordpersonal och annan järnvägspersonal som är inblandad i olyckan eller tillbudet,
 - f) möjlighet att höra järnvägspersonal och andra vittnen som är inblandade i olyckan eller tillbudet, och
 - g) tillgång till relevant information eller dokumentation som innehas av infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretag, enheter med ansvar för underhåll och den nationella säkerhetsmyndigheten.
3. Byrån ska samarbeta med utredningsorganet om utredningen omfattar fordon som är godkända av byrån eller järnvägsföretag med säkerhetsintyg utfärdade av byrån. Den ska så snart som möjligt översända all begärd information eller dokumentation till utredningsorganet och på begäran lämna förklaringar.
4. Utredningen ska utföras oberoende av en eventuell rättslig utredning.

Artikel 22

Utredningsorgan

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att utredningar av de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 genomförs av ett permanent organ bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare vid eventuella olyckor eller tillbud. Detta organ ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, avgiftsorgan, tilldelningsorgan och organ för bedömning av överensstämmelse samt av parter vars intressen kan stå i strid med de uppgifter som anförtrotts utredningsorganet. Utredningsorganet ska dessutom vara funktionellt oberoende av den nationella säkerhetsmyndigheten, av byrån och av organ som reglerar järnvägsverksamhet.

2. Utredningsorganet ska utföra sina uppgifter oberoende av de andra enheter som avses i punkt 1 och ska ges tillräckliga resurser för att göra detta. Organets utredare ska ha en status som ger dem nödvändiga garantier för oberoende.

3. Medlemsstaterna ska föreskriva att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och, i tillämpliga fall, den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart måste anmäla de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 till utredningsorganet och tillhandahålla all information som är tillgänglig. Denna anmälan ska, när det är lämpligt, uppdateras när den information som saknas blir tillgänglig.

Utredningsorganet ska utan dröjsmål och under alla omständigheter senast två månader efter det att anmälan om olyckan eller tillbudet inkommit besluta om huruvida en utredning ska påbörjas.

4. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med uppgiften att utreda andra händelser än järnvägsolyckor och -tillbud så länge sådana andra utredningar inte äventyrar organets oberoende.

5. Om det är nödvändigt, och förutsatt att det inte äventyrar utredningsorganets oberoende enligt punkt 1, får utredningsorganet be om stöd från utredningsorgan i andra medlemsstater eller från byrån för att ta del av deras sakkunskap eller för att be dem utföra tekniska inspektioner, analyser eller utvärderingar.

6. Medlemsstaterna får anförtro utredningsorganet uppgiften att genomföra utredningar av andra järnvägsolyckor eller -tillbud än dem som avses i artikel 20.

7. Utredningsorganen ska aktivt utbyta åsikter och erfarenheter i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder, utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.

Byrån ska, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, stödja utredningsorganen i utförandet av denna uppgift i enlighet med artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796.

Utredningsorganen ska, med stöd från byrån enligt artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796, inrätta ett program för referentgranskning, där samtliga utredningsorgan uppmanas delta för att övervaka deras effektivitet och oberoende. Utredningsorganen ska, med stöd från det sekretariat som avses i artikel 38.2 i förordning (EU) 2016/796, offentliggöra

- a) det gemensamma programmet för referentgranskning och bedömningskriterierna, och
- b) en årlig rapport om programmet som ska belysa de starka sidor som identifierats och förslag till förbättringar.

Rapporterna från programmet för referentgranskning ska tillhandahållas alla utredningsenheter och byrån. Det ska vara frivilligt att offentliggöra dessa rapporter.

Artikel 23

Utredningsförfarande

1. De olyckor eller tillbud som avses i artikel 20 ska undersökas av utredningsorganet i den medlemsstat där de inträffade. Om det inte är möjligt att avgöra i vilken medlemsstat de inträffade eller om de inträffade på eller nära gränsen mellan två medlemsstater ska de berörda utredningsorganen komma överens om vilket av dem som ska genomföra utredningen eller besluta att genomföra den tillsammans. Det andra utredningsorganet ska i förstnämnda fall beredas möjlighet att delta i utredningen och ta del av alla resultat därav.

Utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in, där det är lämpligt, att delta i en utredning om

- a) ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar tillstånd i en av dessa medlemsstater är inblandat i olyckan eller tillbudet, eller
- b) ett fordon som är registrerat eller underhålls i en av dessa medlemsstater är inblandat i olyckan eller tillbudet.

Utredningsorgan från inbjudna medlemsstater ska ges de befogenheter som behövs för att de på begäran ska kunna bistå vid insamling av bevismaterial för en annan medlemsstats utredningsorgan.

Utredningsorgan från inbjudna medlemsstater ska ges tillgång till den information och de bevis som behövs för att de ska kunna delta effektivt i utredningen med vederbörlig respekt för den nationella lagstiftningen avseende rättsliga förfaranden.

Denna punkt hindrar inte att medlemsstaterna kommer överens om att organen i fråga ska utföra utredningar i samarbete med varandra även under andra omständigheter.

2. Det organ som ansvarar för utredningen ska för varje olycka eller tillbud säkerställa att lämpliga resurser finns tillgängliga, bland annat för utredningen nödvändig operativ och teknisk sakkunskap. Sakutlåtandena kan begäras inom organet eller från annat håll alltefter arten av den olycka eller det tillbud som ska utredas.

3. Utredningen ska utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet för att ge samtliga parter möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretagen, den nationella säkerhetsmyndigheten, byrån, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare ska ges tillfälle att tillhandahålla relevant teknisk information för att förbättra utredningsrapportens kvalitet. Utredningsorganet ska också ta hänsyn till offrens och deras anhörigas rimliga behov och hålla dem underrättade om hur utredningen framskrider.

4. Utredningsorganet ska avsluta sin utredning på olycksplatsen inom kortast möjliga tid för att ge infrastrukturförvaltaren möjlighet att återställa infrastrukturen och öppna den för järnvägstrafik så snart som möjligt.

Artikel 24

Rapporter

1. En utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud som avses i artikel 20 ska rapporteras på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för utredningsresultatets betydelse. Av rapporten ska framgå utredningens mål i enlighet med artikel 20.1 och den ska, i tillämpliga fall, innehålla säkerhetsrekommendationer.

2. Utredningsorganet ska offentliggöra slutrapporten snarast möjligt, vanligen senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Om slutrapporten inte kan offentliggöras inom tolv månader ska utredningsorganet lämna ett preliminärt utlåtande åtminstone en gång om året på årsdagen av olyckan, med en beskrivning av hur utredningen framskrider och av eventuella säkerhetsfrågor som uppkommit. Rapporten, inbegripet säkerhetsrekommendationerna, ska meddelas de parter som anges i artikel 23.3 samt berörda organ och parter i andra medlemsstater.

Med beaktande av den erfarenhet som utredningsorganen samlat ska kommissionen, genom genomförandeakter, fastställa den rapporteringsstruktur som ska följas så nära som möjligt vid upprättandet av utredningsrapporter för olyckor och tillbud. Denna rapporteringsstruktur ska innehålla följande element:

- a) En beskrivning av händelsen och dess bakgrund.
- b) En förteckning över utredningar och förfrågningar, inbegripet vad gäller säkerhetsstyrningssystemet, de regler och föreskrifter som tillämpats, funktionen hos rullande materiel och tekniska anläggningar, bemanning, dokumentering av driftssystemet och tidigare händelser av samma karaktär.

- c) En analys och slutsatser vad gäller orsakerna till händelsen, inbegripet bidragande faktorer, i fråga om
- involverade personers agerande,
 - den rullande materielens eller de tekniska anläggningarnas skick,
 - personalens kompetens, förfaranden och underhåll,
 - regelverkets villkor, och
 - tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 28.3.

3. Senast den 30 september varje år ska utredningsorganet offentliggöra en årsrapport om de utredningar som genomförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits i enlighet med tidigare utfärdade rekommendationer.

Artikel 25

Information som ska överlämnas till byrån

- Inom sju dagar efter det att det har fattats beslut om att inleda en utredning ska utredningsorganet underrätta byrån om detta. I underrättelsen ska dag, tid och plats för händelsen anges liksom vilken typ av händelse det är fråga om, dess följder med avseende på dödsfall, personskador och materiella skador.
- Utredningsorganet ska till byrån överlämna en kopia av den slutrapport som avses i artikel 24.2 och av den årliga rapport som avses i artikel 24.3.

Artikel 26

Säkerhetsrekommendationer

- En säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan ska i inget fall utgöra någon presumtion om skuld till eller ansvar för en olycka eller ett tillbud.
- Rekommendationerna ska ställas till den nationella säkerhetsmyndigheten och, om så behövs på grund av rekommendationens art, till byrån, andra organ eller myndigheter i den berörda medlemsstaten eller till andra medlemsstater. Medlemsstaterna, deras nationella säkerhetsmyndigheter och byrån ska, inom ramarna för sina befogenheter, vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de av utredningsorganen utfärdade säkerhetsrekommendationerna vederbörligen beaktas och, i tillämpliga fall, leder till åtgärder.
- Byrån, den nationella säkerhetsmyndigheten och andra myndigheter eller organ eller, i tillämpliga fall, andra medlemsstater till vilka rekommendationer har riktats ska regelbundet rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planeras till följd av en viss rekommendation.

KAPITEL VI

ÖVERGÅNGS- OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 27

Utövande av delegeringen

- Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
- Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 6.6 och 7.6 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 15 juni 2016. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på 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.
- Det är av särskild betydelse att kommissionen följer sin vanliga praxis och genomför lämpliga samråd med experter, inbegripet medlemsstaternas experter, innan den antar dessa delegerade akter.

4. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 6.6 och 7.6 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 offentliggörs 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.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 6.6 och 7.6 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 underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 28

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 51 i direktiv (EU) 2016/797. 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, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 29

Rapport och ytterligare unionsåtgärder

1. Kommissionen ska senast den 16 juni 2021 och därefter vart femte år, lämna en rapport om genomförandet av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet, i synnerhet för att övervaka hur ändamålsenliga åtgärderna för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg är.

Rapporten ska när så är nödvändigt åtföljas av förslag till ytterligare unionsåtgärder.

2. Byrån ska utvärdera utvecklingen av en säkerhetskultur, inbegripet rapportering av händelser. Den ska senast den 16 juni 2024 överlämna en rapport till kommissionen som, när det är tillämpligt, inbegriper rekommendationer till förbättringar av systemet. Kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder utifrån dessa rekommendationer och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.

3. Kommissionen ska senast den 16 december 2017 rapportera till Europaparlamentet och till rådet om de åtgärder som vidtagits för att uppnå följande mål:

- a) Skyldighet för tillverkarna att märka de säkerhetskritiska komponenter som cirkulerar på europeiska järnvägsnät med en identifikationskod. Identifikationskoden ska klart identifiera komponenten, namnet på tillverkaren och viktiga produktionsdata.
- b) Full spårbarhet för dessa säkerhetskritiska komponenter, spårbarhet för underhåll av dem och identifiering av deras tidigare användning.
- c) Fastställande av gemensamma obligatoriska principer för dessa komponenters underhåll.

Artikel 30

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella regler som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler till kommissionen senast den dag som föreskrivs i artikel 33.1, och ska utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar av dem till kommissionen.

Artikel 31

Övergångsbestämmelser

1. Bilaga V till direktiv 2004/49/EG ska tillämpas till och med den dag då de genomförandeakter som avses i artikel 24.2 i detta direktiv börjar tillämpas.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 i denna artikel ska järnvägsföretag som behöver beviljas säkerhetsintyg mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019, omfattas av direktiv 2004/49/EG. Sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut.
3. Byrån ska utföra certifieringsuppgifterna enligt artikel 10 senast från och med den 16 juni 2019 med avseende på verksamhetsområden i de medlemsstater som inte har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 33.2. Genom undantag från artikel 10 får de nationella säkerhetsmyndigheter i medlemsstaterna som har meddelat byrån och kommissionen i enlighet med artikel 33.2 fortsätta att utfärda intyg i enlighet med direktiv 2004/49/EG till och med den 16 juni 2020.

Artikel 32

Byråns rekommendationer och yttranden

Byrån ska ge rekommendationer och avge yttranden i enlighet med artikel 13 i förordning (EU) 2016/796 med avseende på tillämpningen av detta direktiv. Dessa rekommendationer och yttranden får beaktas när unionen antar rättsakter enligt detta direktiv.

Artikel 33

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artiklarna 2, 3, 4, 8–11, 12.5, 15.3, 16–19, 21.2, 23.3 och 23.7, 24.2 och 26.3 samt bilagorna II och III senast den 16 juni 2019. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.
2. Medlemsstaterna får förlänga den införlivandeperiod som avses i punkt 1 med ett år. För detta ändamål ska de medlemsstater som inte kommer att sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar inom den införlivandeperiod som avses i punkt 1 senast den 16 december 2018 meddela byrån och kommissionen detta och ange skälen för en sådan förlängning.
3. 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 ett uttalande om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och hur uttalandet ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.
4. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte tillämpas på Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorier.

Så snart en offentlig eller privat enhet officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska den berörda medlemsstaten emellertid vidta åtgärder för att genomföra detta direktiv senast två år efter mottagandet av ansökan.

Artikel 34

Upphävande

Direktiv 2004/49/EG, ändrat genom de direktiv som anges i del A i bilaga IV, ska upphöra att gälla med verkan den 16 juni 2020, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell rätt och tillämpning av direktiven som anges i bilaga IV del B.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till detta direktiv och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

Artikel 35

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 36

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 11 maj 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT
Ordförande

BILAGA I

GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORER

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska varje år rapportera de gemensamma säkerhetsindikatorerna.

Om nya fakta eller fel upptäcks efter inlämnandet av rapporten, ska indikatorerna för ett visst år ändras eller korrigeras av den nationella säkerhetsmyndigheten vid första lämpliga tillfälle och senast i följande årsrapport.

I tillägget fastställs gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor.

1. Indikatorer avseende olyckor

1.1 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet allvarliga olyckor och en uppdelning av följande olyckstyper:

- Kollision mellan tåg och järnvägsfordon.
- Tåggkollision med hinder inom det fria rummet.
- Tågurspårning.
- Plankorsningsolycka, inbegripet olycka som innefattar fotgängare vid plankorsning, och en ytterligare uppdelning för de fem typer av plankorsningar som definieras i punkt 6.2.
- Personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse, med undantag av självmord och självmordsförsök.
- Brand i rullande materiel.
- Annan.

Varje allvarlig olycka ska rapporteras under typen av primär olycka även om följderna av den sekundära olyckan är allvarligare (t.ex. urspårning som följs av brand).

1.2 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller avlidit per olyckstyp ska delas upp i följande kategorier:

- Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer och persontågkilometer).
- Anställd eller entreprenör.
- Plankorsningstrafikant.
- Inkräktare.
- Annan person som befinner sig på en plattform.
- Annan person som inte befinner sig på en plattform.

2. Indikatorer avseende farligt gods

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor som inbegriper järnvägstransport av farligt gods ska delas upp i följande kategorier:

- Olycka som minst inbegriper minst ett järnvägsfordon som transporterar farligt gods, enligt definitionen i tillägget.
- Antalet sådana olyckor med utsläpp av farligt gods.

3. Indikatorer avseende självmord

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet självmord och självmordsförsök.

4. Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet riskfaktorer och en uppdelning på följande typer av riskfaktorer:

- Rälsbrott.
- Skevhet i spår och andra spårgeometrifel.
- Säkerhetsfarligt signalfel.

- Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt.
- Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt.
- Hjulbrott på rullande materiel i bruk.
- Axelbrott på rullande materiel i bruk.

Alla riskfaktorer ska rapporteras, både de som leder till olyckor och de som inte gör det. (En riskfaktor som leder till en allvarlig olycka ska även rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer; en riskfaktor som inte leder till en allvarlig olycka ska endast rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer.)

5. Indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro:

- Antalet dödsfall och allvarliga personskador multiplicerat med värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada.
- Kostnaden för miljöskador.
- Kostnaden för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur.
- Kostnaden för förseningar till följd av olyckor.

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska rapportera de ekonomiska konsekvenserna av allvarliga olyckor.

Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada är det värde samhället tillskriver förhindrandet av dessa, och det värdet får som sådant inte utgöra en referens för kompensation för parter som varit inblandade i olyckor.

6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

6.1 Procentandel spår med tågskyddssystem (TPS) som är aktiva och procentandel tågkilometer med tågskyddssystem ombord på tåget, där dessa system tillhandahåller följande:

- Varning.
- Varning och automatiskt stopp.
- Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning.
- Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning.

6.2 Antalet plankorsningar (sammanlagt, per linjekilometer och spårkilometer) av följande fem slag:

- a) Plankorsningar med passiva skyddsanordningar.
- b) Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar:
 - i) Manuella.
 - ii) Automatiska varningssignaler mot vägen.
 - iii) Automatiska skydd mot vägen.
 - iv) Med hinderkontroll.

Tillägg

Gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor**1. Indikatorer avseende olyckor**

- 1.1 *allvarlig olycka*: varje olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och där minst en person avlider eller skadas allvarligt, eller med omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön eller med allvarliga trafikstörningar som följd, med undantag för olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer.
- 1.2 *omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön*: skador som uppgår till minst 150 000 EUR.
- 1.3 *allvarliga trafikstörningar*: tågtrafiken på en huvudjärnvägslinje upphör i minst sex timmar.
- 1.4 *tåg*: ett eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller motorvagnar, eller en ensamgående motorvagn som framförs med ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt, inklusive ett ensamgående lok.
- 1.5 *kollision mellan tåg och järnvägsfordon*: frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av ett tåg och delar av ett annat tåg eller järnvägsfordon, eller med fordon under växling.
- 1.6 *kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet*: kollision mellan delar av ett tåg och fasta eller tillfälligt placerade föremål på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet härrör från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter), inklusive kollisioner med kontaktledningar.
- 1.7 *tågurspärning*: varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret.
- 1.8 *plankorsningsolycka*: olycka vid en plankorsning mellan minst ett järnvägsfordon och ett eller flera korsande fordon, andra plankorsningstrafikanter såsom fotgängare eller andra föremål som tillfälligt befinner sig på eller nära spåret och som härrör från korsande fordon eller trafikanter.
- 1.9 *personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse*: olycka där en eller flera personer blir skadade av antingen ett järnvägsfordon eller ett föremål som är fogat till eller har lossnat från fordonet. Här ingår personer som ramlar av järnvägsfordon, liksom personer som faller eller skadas av lösa föremål när de reser med fordonen.
- 1.10 *brand i rullande materiel*: brand eller explosion som inträffar i järnvägsfordon (även i lasten) när det är på väg mellan avgångsstationen och slutstationen, även när det står stilla på avgångsstationen, slutstationen eller däremellan, samt vid omringering.
- 1.11 *annan (olycka)*: varje annan olycka än kollision mellan tåg och järnvägsfordon, kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet, tågurspärning, plankorsningsolycka, personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse samt brand i rullande materiel.
- 1.12 *passagerare*: varje person, exklusive någon i tågpersonalen, som reser med ett järnvägsfordon, endast i olycksstatistiken en passagerare, som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.
- 1.13 *anställd eller entreprenör*: varje person vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker, inbegripet entreprenörens personal, entreprenörer som är egenföretagare, tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturåtgångningar.
- 1.14 *plankorsningstrafikant*: en person som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots.
- 1.15 *inkräktare*: alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter.
- 1.16 *annan person som befinner sig på en plattform*: varje person på en plattform som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, annan person som inte befinner sig på en plattform eller inkraktare.

- 1.17 *annan person som inte befinner sig på en plattform*: varje person som inte befinner sig på en plattform och som inte definieras som passagerare, anställd eller entreprenör, plankorsningstrafikant, annan person som befinner sig på en plattform eller inkräktare.
- 1.18 *dödsfall (avliden person)*: varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord.
- 1.19 *allvarlig personskada (allvarligt skadad person)*: varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök.

2. Indikatorer avseende farligt gods

- 2.1 *olycka i samband med transport av farligt gods*: varje olycka eller tillbud som ska rapporteras i enlighet med avdelning 1.8.5 i RID ⁽¹⁾/ADR.
- 2.2 *farligt gods*: de ämnen och varor som enligt RID inte får transporteras, eller som endast får transporteras på de villkor som anges däri.

3. Indikatorer avseende självmord

- 3.1 *självmord*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av den behöriga nationella myndigheten.
- 3.2 *självmordsförsök*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till allvarlig personskada.

4. Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor

- 4.1 *rälsbrott*: räl som är delad i två eller fler delar eller räl från vilken en metallbit har lossnat, vilket efterlämnar ett hål på löpytan som är mer än 50 mm långt och 10 mm djupt.
- 4.2 *skevhet i spår och andra spårgeometrifel*: fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.
- 4.3 *signalfel som leder till ett mindre restriktivt signalbesked*: varje tekniskt signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till mindre restriktivt signalinformation än vad som krävs.
- 4.4 *passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten.
- 4.5 *passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten.

Att köra längre än tillåtet, som avses i punkterna 4.4 och 4.5, innebär att tåget passerar

- en ljussignal eller semafor vid spåret som signalerar stopp, eller en stopporder då ett tågskyddssystem (TPS) är ur bruk,
- en av säkerhetsskäl angiven slutpunkt enligt körbeskedet i ett tågskyddssystem,
- en viss punkt som i enlighet med föreskrifterna meddelats muntligen eller skriftligen,
- hindertavlor (ej stoppbockar) eller handsignaler.

Fordon utan dragenhet eller oövervakade tåg som passerar en stoppsignal ingår ej. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.

De nationella säkerhetsmyndigheterna får lämna in separata rapporter om de fyra fall då tåg kör längre än tillåtet som anges i strecksatserna i denna punkt och ska lämna in minst en sammanlagd rapport med uppgifter om alla fyra fall.

- 4.6 *hjulbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar hjulet och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

⁽¹⁾ RID: reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg, antaget inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

4.7 *axelbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar axeln och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

5. **Gemensamma metoder för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna av olyckor**

5.1 Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada består av

1. värdet av säkerheten i sig: värdet på betalningsviljan baserat på undersökningar av uttalad preferens genomförda i den medlemsstat där värdet ska tillämpas,

2. direkta och indirekta ekonomiska kostnader: de uppskattade kostnaderna i medlemsstaterna består av:

— kostnader för medicinsk behandling och rehabilitering,

— rättegångskostnader, kostnader för polis, privata olycksundersökningar, räddningstjänst och förvaltning av försäkringar,

— produktionsbortfall: värdet för samhället av de varor och tjänster som kunde ha producerats av personen i fråga om olyckan inte hade inträffat.

Vid beräkningen av kostnaderna för dödsfall och allvarliga personskador ska dessa beaktas separat (värdet av att förhindra ett dödsfall skiljer sig från värdet av att förhindra en allvarlig personskada).

5.2 Gemensamma principer för att uppskatta värdet av säkerheten i sig och de direkta och/eller indirekta ekonomiska kostnaderna:

Vid beräkning av värdet av säkerheten i sig ska bedömningen av huruvida föreliggande uppskattningar är rimliga eller ej utgå från följande faktorer:

— Uppskattningarna ska vara knutna till ett system för värdering av en minskad risk för dödsfall inom transportsektorn och följa ett förfarande som utgår från värdet på betalningsviljan enligt uttalade preferenser.

— Det stickprov som görs när värdena tas fram ska vara representativt för den berörda populationen. Framför allt måste stickprovet avspegla populationens ålder/inkomstfördelning och andra relevanta socioekonomiska och/eller demografiska kännetecken.

— Metod för att räkna fram värdet av betalningsviljan: undersökningen ska vara utformad så att frågorna är tydliga och meningsfulla för de svarande.

Direkta och indirekta ekonomiska kostnader ska uppskattas utifrån de faktiska kostnader som samhället står för.

5.3 Definitioner

5.3.1 *kostnad för miljöskador*: kostnader som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, enligt uppskattning baserad på erfarenhet, står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan.

5.3.2 *kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur*: kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller ny infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som den som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick den befann sig i före olyckan, ska uppskattas av järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet. Här ingår också kostnader för hyra av rullande materiel som ersätter skadade fordon.

5.3.3 *kostnad för förseningar till följd av olyckor*: det monetära värdet av förseningar för användarna av järnvägstransporter (passagerare och fraktföretag) till följd av olyckor, uträknad enligt följande modell:

VT = det monetära värdet av kortare restid

Tidens värde för en tågpassagerare (per timme)

$$VT_p = [VT \text{ för passagerare som reser i arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som reser i arbetet per år}] + [VT \text{ för passagerare som inte reser till eller från arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som inte reser till och från arbetet per år}]$$

VT_p mäts i euro per passagerare och timme.

Med passagerare som reser till och från arbetet avses en passagerare som reser i samband med sin yrkesverksamhet med undantag av pendling.

Tidens värde för ett godståg (per timme)

$$VT_f = [VT \text{ för godståg}] * [(\text{ton-km})/(\text{tåg-km})]$$

VT_f mäts i euro per godston och timme.

Genomsnittligt ton gods som transporteras per tåg på ett år = (ton-km)/(tåg-km).

CM = Kostnaden för en tågförsening på en minut

Persontåg

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(passagerar-km)/(tåg-km)]$$

Genomsnittligt antal passagerare per tåg på ett år = (passagerar-km)/(tåg-km).

Godståg

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Faktorerna K1 och K2 ligger mellan värdet av tiden och värdet av förseningen, uppskattade vid undersökningar av uttalad preferens, för att ta hänsyn till att tidsförlusten till följd av förseningar betraktas som betydligt mer negativ än normal restid.

Kostnad för förseningar till följd av en olycka = $CM_p * (\text{ett persontågs försening i minuter}) + CM_f * (\text{ett godstågs försening i minuter})$.

Modellens tillämpningsområde

Kostnaden för förseningar ska beräknas för allvarliga olyckor enligt följande:

- Faktiska förseningar på de järnvägslinjer där olyckor inträffade, uppmätta vid ändstationen.
- Faktiska förseningar eller, om detta inte är möjligt, uppskattade förseningar på de andra påverkade linjerna.

6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

- 6.1 *tågskyddssystem (TPS)*: ett system som genomdriver efterlevnad av signaler och hastighetsbegränsningar.
- 6.2 *ombordssystem*: system som hjälper föraren att observera signalering utmed banan och signalering inne i hytten och därigenom tillhandahåller skydd av farliga punkter och upprätthållande av hastighetsbegränsningar. Tågskyddssystem ombord på tåget kan beskrivas på följande sätt:
- a) Varning: automatisk varning till föraren.
 - b) Varning och automatiskt stopp: automatisk varning till föraren och automatiskt stopp när tåget passerar en stoppsignal.
 - c) Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning: skydd av farliga punkter, där punktvis hastighetsövervakning avser övervakning av hastigheten vid vissa platser (hastighetsfällor) när tåget närmar sig en signal.
 - d) Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning: skydd av farliga punkter och kontinuerlig övervakning av hastighetsbegränsningar på linjen, där kontinuerlig hastighetsövervakning avser kontinuerlig angivelse och upprätthållande av den högsta tillåtna målhastigheten på alla delar av linjen.
- Typ d betraktas som ett system för automatisk tågkontroll (ATP).
- 6.3 *plankorsning*: en korsning på samma nivå mellan en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare. Övergångar mellan plattformar på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.
- 6.4 *väg*: för olycksstatistiken rörande järnvägar, en allmän eller privat väg, gata eller landsväg, även angränsande gång- och cykelbanor.
- 6.5 *övergång*: en färdväg som inte är en väg och som är till för människor, djur, fordon eller maskiner.
- 6.6 *plankorsning med passiva skyddsanordningar*: en plankorsning utan någon form av varningssystem eller skydd som aktiveras när det inte är säkert för trafikanter att ta sig över korsningen.
- 6.7 *plankorsning med aktiva skyddsanordningar*: en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen.

— Skydd i form av fysiska anordningar:

— Halv- eller helbommar.

— Grindar.

- Varning genom fast utrustning vid plankorsningar:
 - Synliga skyddsanordningar: ljussignaler.
 - Hörbara skyddsanordningar: klockor, signaler, sirener m.m.

Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:

- a) Manuella: plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd.
 - b) Automatiska med varningssignaler mot vägen: plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget.
 - c) Automatiska med skydd mot vägen: plankorsningar där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget. Detta ska inbegripa plankorsningar med både skydd mot vägen och varningssignaler mot vägen.
 - d) Med hinderkontroll: en plankorsning där en signal eller annat tågskyddssystem tillåter ett tåg att passera först när plankorsningen är helt skyddad från vägsidan och fri från intrång.
7. **Definitioner av måttenheter**
- 7.1 *tågkilometer*: måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan avgångsstation och slutstation användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
 - 7.2 *passagerarkilometer*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare över en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
 - 7.3 *linjekilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. För flerspåriga järnvägslinjer ska endast avståndet mellan avgångsstationen och slutstationen räknas.
 - 7.4 *spårkilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. Alla spår i en flerspårig järnvägslinje ska räknas.

BILAGA II

ANMÄLAN AV NATIONELLA SÄKERHETSREGLER

De nationella säkerhetsregler som anmäls i enlighet med artikel 8.1 a omfattar:

1. Regler angående befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.
 2. Regler angående krav med avseende på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.
 3. Gemensamma regler för sådan drift av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av någon TSD, inbegripet regler i samband med signal- och trafikledningssystem.
 4. Regler om krav när det gäller kompletterande interna regler för drift (företagsregler) som måste fastställas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.
 5. Regler om krav när det gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon TSD.
 6. Regler angående utredning av olyckor och tillbud.
-

BILAGA III

Krav och bedömningskriterier för organisationer som ansöker om ett ECM-certifikat eller ett certifikat för underhållsfunktioner som lagts ut på entreprenad av en enhet som ansvarar för underhåll

Organisationsförvaltningen måste dokumenteras i alla berörda delar och ska särskilt beskriva ansvarsfördelningen inom organisationen och med underleverantörer. Den ska visa hur ledningens kontroll på olika nivåer säkras, hur personal och deras företrädare på alla nivåer är involverade och hur kontinuerlig förbättring säkerställs.

Följande grundläggande krav ska tillämpas på de fyra funktioner som en enhet som ansvarar för underhåll har och som ska täckas av organisationen själv eller genom slutande av kontrakt:

1. Ledarskap – åtagande att utveckla och genomföra organisationens underhållssystem och kontinuerligt förbättra dess effektivitet.
2. Riskbedömning – en strukturerad metod för att bedöma risker som har att göra med underhållet av fordon, inklusive risker som uppstår som en direkt följd av operativa processer och andra organisationers eller personers aktiviteter, och för att identifiera lämpliga riskkontrollåtgärder.
3. Övervakning – en strukturerad metod för att säkerställa att det finns riskkontrollåtgärder, att de fungerar korrekt och att de bidrar till att organisationens mål uppnås.
4. Kontinuerlig förbättring – en strukturerad metod för att analysera information som har samlats in genom regelbunden övervakning, granskning eller andra relevanta källor, och för att använda resultaten till att öka kunskaperna och anta preventiva eller korrigerande åtgärder i avsikt att upprätthålla eller höja säkerhetsnivån.
5. Struktur och ansvar – en strukturerad metod för att definiera individers och grupperns ansvar för att organisationens säkerhetsmål uppnås på ett säkert sätt.
6. Kompetensförvaltning – en strukturerad metod för att säkerställa att de anställda har den kompetens som behövs för att uppnå organisationens mål på ett säkert, ändamålsenligt och effektivt sätt under alla förhållanden.
7. Information – en strukturerad metod för att säkerställa att de som gör bedömningar och fattar beslut på alla nivåer i organisationen har tillgång till viktig information och för att säkerställa att informationen är fullständig och relevant.
8. Dokumentation – en strukturerad metod för att säkerställa spårbarheten för all relevant information.
9. Sluta avtal – en strukturerad metod för att säkerställa att aktiviteter som lagts ut på entreprenad förvaltas på lämpligt sätt så att organisationens mål kan uppnås och så att alla kompetenser och krav täcks.
10. Underhållsverksamhet – en strukturerad metod för att säkerställa
 - att all underhållsverksamhet som påverkar säkerheten och säkerhetskritiska komponenter identifieras och förvaltas på rätt sätt och att alla nödvändiga ändringar i denna underhållsverksamhet som påverkar säkerheten identifieras, förvaltas på rätt sätt på grundval av återkoppling av erfarenheter och tillämpningen av gemensamma säkerhetsmetoder för riskbedömning i enlighet med artikel 6.1 a, samt dokumenteras väl,
 - överensstämmelse med de väsentliga kraven för driftskompatibilitet,
 - genomförande och kontroll av underhållsanläggningar, utrustning och verktyg som specifikt utvecklas och krävs för utförande av underhåll,
 - analys av den ursprungliga dokumentationen avseende fordonet för tillhandahållande av den första underhållsjournalen och för säkerställande av en korrekt tillämpning av denna vid kommande underhållsbeställningar,
 - att komponenter (inbegripet reservdelar) och materiel används enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation; att de förvaras, behandlas och transporteras på lämpligt sätt enligt specifikationerna i underhållsbeställningarna och i leverantörens dokumentation och överensstämmer med relevanta nationella och internationella regler och med kraven i relevanta underhållsbeställningar,

- att anläggningar, utrustning och verktyg som är lämpliga och ändamålsenliga fastställs, identifieras, tillhandahålls, registreras och hålls tillgängliga för att möjliggöra genomförandet av underhållstjänster enligt underhållsbeställningar och andra tillämpliga specifikationer, för att säkerställa att underhållet, ergonomiska aspekter och hälsoskyddsaspekter genomförs på ett säkert sätt,
 - att organisationen har förfaranden för att säkerställa att alla anläggningar, all utrustning och alla verktyg används, kalibreras, förvaras och underhålls korrekt enligt dokumenterade förfaranden.
11. Kontrollverksamhet – en strukturerad metod för att säkerställa
- att fordon tas ur drift för planerat, villkorsbaserat eller avhjälpande underhåll i god tid eller närhelst defekter och andra behov identifieras,
 - nödvändiga åtgärder för kvalitetskontroll,
 - att underhållsåtgärder genomförs enligt underhållsbeställningarna och att intyget för återinsättande i drift, inbegripet eventuella begränsningar för användning utfärdas,
 - att eventuella fall av bristande efterlevnad i tillämpningen av ledningssystemet som kan leda till olyckor, tillbud, händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas i enlighet med den gemensamma säkerhetsmetoden för övervakning enligt artikel 6.1 c,
 - en återkommande intern process för revision och kontroll i enlighet med den gemensamma säkerhetsmetoden för kontroll enligt artikel 6.1 c.
-

BILAGA IV

DEL A

Upphävt direktiv och en förteckning över dess efterföljande ändringar

(som avses i artikel 34)

Direktiv 2004/49/EG	(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)
Direktiv 2008/57/EG	(EUT L 191, 18.7.2008, s. 1)
Direktiv 2008/110/EG	(EUT L 345, 23.12.2008, s. 62)
Kommissionens direktiv 2009/149/EG	(EUT L 313, 28.11.2009, s. 65)
Rättelse, 2004/49/EG	(EUT L 220, 21.6.2004, s. 16)
Kommissionens direktiv 2014/88/EU	(EUT L 201, 10.7.2014, s. 9)

DEL B

Tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning

(som avses i artikel 34)

Direktiv	Sista dag för införlivande
2004/49/EG	30 april 2006
2008/57/EG	19 juli 2010
2008/110/EG	24 december 2010
Kommissionens direktiv 2009/149/EG	18 juni 2010
Kommissionens direktiv 2014/88/EU	30 juli 2015

BILAGA V

Jämförelsetabell

Direktiv 2004/49/EG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a.1–14a.7	Artikel 14
Artikel 14a.8	Artikel 15
Artikel 15	—
Artikel 16	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 18	Artikel 19
Artikel 19	Artikel 20
Artikel 20	Artikel 21
Artikel 21	Artikel 22
Artikel 22	Artikel 23
Artikel 23	Artikel 24
Artikel 24	Artikel 25
Artikel 25	Artikel 26
Artikel 26	—
—	Artikel 27
Artikel 27	Artikel 28
Artikel 28	—
Artikel 29	—
Artikel 30	—
Artikel 31	Artikel 29
Artikel 32	Artikel 30
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 33	Artikel 33

Bilaga 3

L 138/148

SV

Europeiska unionens officiella tidning

26.5.2016

Direktiv 2004/49/EG	Detta direktiv
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	Bilaga II
Bilaga III	—
Bilaga IV	—
Bilaga V	—
—	Bilaga III

Uttalande från kommissionen om förklarande dokument

Kommissionen påminner om att Europaparlamentet, rådet och kommissionen, i sin gemensamma politiska förklaring av den 27 oktober 2011 om förklarande dokument, angav att de är medvetna om att den information medlemsstaterna lämnar till kommissionen om införlivande av direktiv i nationell rätt måste vara tydlig och precis för att underlätta för kommissionen att utföra uppgiften att övervaka tillämpningen av unionsrätten. I det aktuella fallet hade förklarande dokument kunnat vara till nytta. Kommissionen beklagar att den slutliga texten inte innehåller bestämmelser om detta.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/2337**av den 14 december 2016****om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91 och 109,

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 förordning (EEG) nr 1192/69 ⁽⁴⁾ gör det möjligt för medlemsstaterna att ersätta 40 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta. Om reglerna för normalisering tillämpas korrekt leder det till att medlemsstater undantas från skyldigheten att anmäla statligt stöd.
- (2) Det har antagits en rad unionsrättsakter som innebär att marknaderna för godstrafik och internationell persontrafik på järnväg har konkurrensutsatts, och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁵⁾ har det inrättats vissa grundläggande principer, vilka inbegriper att järnvägsföretag ska förvaltas i enlighet med de principer som gäller för kommersiella företag, att enheter som ansvarar för tilldelning av kapacitet och avgifter för järnvägsinfrastruktur ska vara separata från enheter som driver järnvägstjänster och att särredovisning ska användas, att alla järnvägsföretag som fått tillstånd i enlighet med unionskriterier ska ha tillträde till järnvägsinfrastruktur på rättvisa och icke-diskriminerande villkor och att infrastrukturförvaltare kan erhålla statlig finansiering.
- (3) Förordning (EEG) nr 1192/69 är inkonsekvent och oförenlig med nu gällande lagstiftningsåtgärder. På en avreglerad marknad där järnvägsföretag konkurrerar direkt med de angivna järnvägsföretagen är det framför allt inte längre lämpligt att behandla dessa två grupper av företag olika.
- (4) För att undanröja inkonsekvenser i unionens rättsordning och bidra till en förenkling genom att avskaffa en rättsakt som har blivit föråldrad bör förordning (EEG) nr 1192/69 därför upphävas.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid den första behandlingen av den 17 oktober 2016 (EUT C 430, 22.11.2016, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).⁽⁴⁾ Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning (EGT L 156, 28.6.1969, s. 8).⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (5) Medlemsstaterna får betala ersättning för kostnader för korsningar i enlighet med artikel 8 i direktiv 2012/34/EU. De kan dock behöva tid för att ändra sin nationella rätt och sina administrativa bestämmelser i syfte att beakta upphävandet av förordning (EEG) nr 1192/69. Följaktligen bör detta upphävande inte få verkan omedelbart när det gäller de fall som omfattas av bilaga 4 till förordning (EEG) nr 1192/69.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 1192/69 ska upphöra att gälla, med undantag av de bestämmelser i förordningen som är tillämpliga på enhetliga redovisningsregler för de fall av typ IV som omfattas av bilaga 4 till den förordningen. De bestämmelserna ska fortsätta att tillämpas till och med den 31 december 2017.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

I. KORČOK

Ordförande

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/2338**av den 14 december 2016****om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, 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) Transporter på järnväg har potential att växa och öka sin andel av transporterna och spela en viktig roll i ett hållbart transport- och rörlighetssystem samt skapa nya investeringsmöjligheter och arbetstillfällen. Persontrafiken på järnväg har dock inte utvecklats i samma takt som andra transportsätt.
- (2) Unionsmarknaden för internationell persontransport på järnväg har varit öppen för konkurrens sedan 2010. Dessutom har vissa medlemsstater öppnat sin nationella persontrafik för konkurrens genom att införa rätt till öppet tillträde och/eller genom att upphandla avtal om allmän trafik. Om marknaden för inrikes persontrafik på järnväg öppnas borde det inverka positivt på hur det gemensamma europeiska järnvägsområdet fungerar och leda till bättre tjänster för användarna.
- (3) I sin vitbok om transport av den 28 mars 2011 tillkännagav kommissionen sin avsikt att fullborda den inre marknaden för järnvägstjänster och avlägsna tekniska, administrativa och rättsliga hinder som begränsar tillträdet till järnvägsmarknaden.
- (4) Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör främja järnvägstransportens utveckling som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt, bland annat i fråga om pris och kvalitet.
- (5) Ett särskilt mål med denna förordning är att förbättra kvaliteten, insynen, effektiviteten och utförandet vad gäller kollektivtrafik på järnväg.
- (6) Tjänster på gränsöverskridande nivå, inbegripet allmänna transporttjänster som tillgodoser lokala och regionala transportbehov, bör vara föremål för överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 17 oktober 2016 (EUT C 430, 22.11.2016, s. 4). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (7) Behöriga myndigheter bör fastställa specifikationer av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken. Sådana specifikationer bör överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.
- (8) Specifikationerna av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken bör om möjligt skapa positiva nätverkseffekter, bland annat i form av förbättrad kvalitet på tjänsterna, ökad social och territoriell sammanhållning eller förbättring av kollektivtrafiksystemets övergripande effektivitet.
- (9) Den allmänna trafikplikten bör ligga i linje med kollektivtrafikpolitiken. Detta innebär dock inte att de behöriga myndigheterna har rätt till ett specifikt finansieringsbelopp.
- (10) När policydokument för kollektivtrafik utarbetas bör berörda parter höras i enlighet med nationell rätt. Sådana parter kan till exempel vara transportföretag, infrastrukturförvaltare, arbetstagarorganisationer och företrädare för användarna av kollektivtrafiken.
- (11) För avtal om allmän trafik som inte tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör ersättningen för kollektivtrafikföretagens fullgörande av den allmänna trafikplikten vara rimlig så att kollektivtrafikens långsiktiga finansiella hållbarhet tryggas i enlighet med kollektivtrafikpolitikens krav. En sådan ersättning bör särskilt uppmuntra kollektivtrafikföretagen att fortsätta med eller utveckla en effektiv affärsverksamhet och tillhandahålla persontrafik tjänster av tillräckligt god kvalitet.
- (12) Inom ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör medlemsstaterna säkerställa en tillräcklig nivå av socialt skydd för kollektivtrafikföretagens anställda.
- (13) I syfte att på ett lämpligt sätt integrera social- och arbetsrättsliga krav i förfaranden för tilldelning av avtal om allmän trafik för kollektivtrafik bör kollektivtrafikföretagen vid fullgörandet av avtal om allmän trafik iakttä social- och arbetsrättsliga skyldigheter som är tillämpliga i den medlemsstat där avtalet om allmän trafik har tilldelats och som följer av lagar, andra författningar och beslut både på nationell nivå och på unionsnivå, samt av tillämpliga kollektivavtal, förutsatt att dessa nationella bestämmelser och deras tillämpning överensstämmer med unionsrätten.
- (14) Om medlemsstater kräver att den personal som anställts av det föregående företaget ska överföras till det nyligen utvalda kollektivtrafikföretaget bör denna personal ges samma rättigheter som den skulle ha haft vid en överlåtelse enligt rådets direktiv 2001/23/EG⁽¹⁾. Det bör stå medlemsstaterna fritt att anta sådana bestämmelser.
- (15) De behöriga myndigheterna bör för alla berörda parter tillgängliggöra relevant information för utarbetandet av anbud under konkurrensutsatt anbudsförfarande, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation.
- (16) En behörig myndighets skyldighet att tillhandahålla alla berörda parter nödvändig information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör inte omfatta framtagande av ytterligare information när sådan information inte finns.
- (17) Mot bakgrund av variationen i medlemsstaternas territoriella och politiska organisation kan ett avtal om allmän trafik tilldelas av en behörig myndighet som utgörs av en grupp offentliga myndigheter. Under sådana omständigheter bör det fastställas tydliga regler för rollfördelningen mellan de olika offentliga myndigheterna i processen för tilldelning av dessa avtal.
- (18) Mot bakgrund av medlemsstaternas skiftande administrativa strukturer förblir det, i fråga om avtal om tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas av en grupp behöriga lokala myndigheter, upp till medlemsstaterna att avgöra vilka lokala myndigheter som är behöriga i fråga om "tätorter" och "landsbygdsområden".

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (EGT L 82, 22.3.2001, s. 16).

- (19) Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg bör tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i denna förordning.
- (20) Förfaranden för konkurrensutsatt upphandling av avtal om allmän trafik bör vara öppna för alla företag, vara rättvisa och följa principerna om insyn och icke-diskriminering.
- (21) När avtal om kollektivtrafik på järnväg tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får nya avtal under exceptionella omständigheter direkttilldelas för en begränsad tid för att säkerställa att tjänsterna tillhandahålls så kostnadseffektivt som möjligt. Sådana avtal bör inte försläktas för samma allmänna trafikplikt eller en liknande allmän trafikplikt.
- (22) Om bara ett företag anmäler intresse efter offentliggörandet av avsikten att anordna ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med det företaget i syfte att tilldela avtalet utan vidare offentliggörande av ett öppet anbudsförfarande.
- (23) Tröskelvärdena för direkttilldelade avtal om allmän trafik bör anpassas så att de avspeglar de högre volymerna och enhetskostnaderna inom kollektivtrafik på järnväg jämfört med andra transportsätt som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007⁽¹⁾. Högre tröskelvärden bör även tillämpas på kollektivtrafik där järnvägstrafiken står för mer än 50 % av värdet av trafiken i fråga.
- (24) Inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet kräver gemensamma regler för tilldelningen av avtal om allmän trafik inom denna sektor, med beaktande av de specifika förhållandena i varje medlemsstat.
- (25) Om vissa villkor med avseende på järnvägsmarknadens eller järnvägsnätets art och struktur är uppfyllda, bör behöriga myndigheter ha rätt att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om ett sådant avtal skulle öka kvaliteten på tjänsterna eller kostnadseffektiviteten eller bådadera.
- (26) De behöriga myndigheterna får vidta åtgärder för att öka konkurrensen mellan järnvägsföretagen genom att begränsa det antal avtal som de tilldelar ett enskilt järnvägsföretag.
- (27) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras rättssystem gör det möjligt för ett oberoende organ att bedöma den behöriga myndighetens beslut att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg på grundval av ett resultatbaserat tillvägagångssätt. Detta skulle kunna genomföras som en del av en domstolsprövning.
- (28) De behöriga myndigheterna bör, när de förbereder konkurrensutsatta anbudsförfaranden, utvärdera huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. De behöriga myndigheterna bör offentliggöra utvärderingsrapporten.
- (29) För att möjliggöra ett bättre organiserat marknadsansvar behöver det råda full insyn i vissa viktiga inslag i kommande konkurrensutsatta anbudsförfaranden för avtal om allmän trafik.
- (30) Förordning (EG) nr 1370/2007 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1370/2007 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.2 ska följande stycke läggas till:

"Efter överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls, kan den allmänna trafikplikten omfatta kollektivtrafik på gränsöverskridande nivå, inbegripet sådan som tillgodoser lokala och regionala transportbehov."

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

2. I artikel 2 ska följande led införas:

"aa) *kollektivtrafik på järnväg*: persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårburna transportsätt såsom tunnelbana eller spårväg."

3. Följande artikel ska införas:

"Artikel 2a

Specifikation av allmän trafikplikt

1. Den behöriga myndigheten ska fastställa specifikationer för allmän trafikplikt vid tillhandahållande av kollektivtrafik och tillämpningsområdet för den trafikplikten i enlighet med artikel 2 e. Detta inbegriper möjligheten att sammanföra kostnadstäckande tjänster med icke kostnadstäckande tjänster.

När den behöriga myndigheten fastställer dessa specifikationer och deras tillämpningsområde ska den vederbörligen iakttä proportionalitysprincipen i enlighet med unionsrätten.

Specifikationerna ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.

Innehållet i och formatet för policydokument för kollektivtrafik och förfaranden för samråd med berörda parter ska fastställas i enlighet med nationell rätt.

2. Specifikationerna för den allmänna trafikplikten och den dithörande ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av den allmänna trafikplikten ska medföra

- a) att målen med politiken på kollektivtrafikområdet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt, och
- b) att tillhandahållandet av kollektivtrafiken understöds ekonomiskt i enlighet med de krav som fastställs i politiken på kollektivtrafikområdet på lång sikt."

4. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska leden a och b ersättas med följande:

"a) klart och tydligt fastställas den allmänna trafikplikt som definieras i denna förordning och specificeras i enlighet med artikel 2a som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses,

- b) i förväg och på ett objektivt och öppet sätt fastställas
 - i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen, och
 - ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar.

Om avtal om allmän trafik inte tilldelas i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b ska dessa parametrar fastställas på ett sådant sätt att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets intäkter i samband med detta och en rimlig vinst."

b) Följande punkter ska införas:

"4a. Vid fullgörandet av avtal om allmän trafik ska kollektivtrafikföretagen iakttä tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter som fastställs i unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal.

- 4b. Direktiv 2001/23/EG ska vara tillämpligt på ett byte av kollektivtrafikföretag om ett sådant byte innebär en överlåtelse av ett företag i den mening som avses i det direktivet.”
- c) Punkt 6 ska ersättas med följande:
- ”6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell rätt kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer och sociala normer, eller fastställer sociala och kvalitetsmässiga kriterier, ska dessa normer och kriterier anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik. Med bibehållen hänsyn till direktiv 2001/23/EG ska sådana anbudshandlingar och avtal om allmän trafik i tillämpliga fall också innehålla information om de rättigheter och skyldigheter som är förbundna med överföringen av personal som anställts av det föregående företaget.”
- d) Följande punkt ska läggas till:
- ”8. I avtalen om allmän trafik ska ingå krav på att företaget ska ge den behöriga myndigheten den information som är nödvändig för tilldelningen av avtal om allmän trafik, samtidigt som det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation säkerställs. De behöriga myndigheterna ska för alla berörda parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation. Detta ska inbegripa passagerarnas efterfrågan, biljettpreiser, kostnader och intäkter som hänför sig till den kollektivtrafik som omfattas av det konkurrensutsatta anbudsförandet samt upplysningar om infrastrukturspecifikationer som är av betydelse för användningen av de fordon eller rullande materiel som omfattas av kraven, så att berörda parter får möjlighet att utarbeta väl underbyggda affärsplaner. Järnvägsinfrastrukturförvaltare ska stödja de behöriga myndigheterna genom att tillhandahålla alla relevanta infrastrukturspecifikationer. Bristande efterlevnad av ovannämnda bestämmelser ska omfattas av den rättsliga prövning som föreskrivs i artikel 5.7.”
5. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 2 ska inledningen ersättas med följande:
- ”2. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att direkttilldela avtal om allmän trafik till en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller, om det gäller en grupp av myndigheter, åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.
- När det gäller kollektivtrafik på järnväg får den grupp av myndigheter som avses i första stycket endast vara sammansatt av lokala behöriga myndigheter vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt. Den kollektivtrafik eller det avtal om allmän trafik som avses i första stycket får endast omfatta transportbehoven för tätorter eller landsbygdsområden eller bådadera.
- När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:”
- b) Punkt 3 ska ersättas med följande:
- ”3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 3a, 4, 4a, 4b, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.”
- c) Följande punkter ska införas:
- ”3a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten, när det gäller avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, besluta att direkttilldela nya avtal för en begränsad tid ifall den behöriga myndigheten anser att direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter. Sådana exceptionella omständigheter ska omfatta situationer där
- det finns flera konkurrensutsatta anbudsföranden som redan har inlett av den behöriga myndigheten eller andra behöriga myndigheter och dessa skulle kunna påverka antalet förväntade anbud och deras kvalitet om avtalet föregicks av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, eller

— tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av kollektivtrafik.

Den behöriga myndigheten ska utfärda ett motiverat beslut och utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om detta.

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt ska stå i proportion till den exceptionella omständigheten och får inte överstiga 5 år.

Kommissionen ska offentliggöra sådana avtal. Därvid ska den ta hänsyn till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

Ett efterföljande kontrakt som gäller samma allmänna trafikplikt får inte tilldelas på grundval av denna bestämmelse.

3b. Vid tillämpningen av punkt 3 får behöriga myndigheter besluta att använda sig av följande förfarande:

Behöriga myndigheter får offentliggöra sina avsikter att tilldela ett avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg genom offentliggörande av ett förhandsmeddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Förhandsmeddelandet ska innehålla en detaljerad beskrivning av den tjänst som omfattas av det avtal som ska tilldelas samt vilken typ av avtal det är fråga om och avtalets löptid.

Företag kan anmäla sitt intresse inom en tidsperiod som fastställs av den behöriga myndigheten; denna tidsperiod får inte vara kortare än 60 dagar från den dag då förhandsmeddelandet offentliggjordes.

Om det efter utgången av denna tidsperiod visar sig att

- a) endast ett företag har anmält intresse att delta i förfarandet för tilldelning av avtalet om allmän trafik,
- b) detta företag vederbörligen har styrkt att det kommer att kunna tillhandahålla en transporttjänst som uppfyller kraven i avtalet om allmän trafik,
- c) avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstgjord begränsning av upphandlingsparametrarna, och
- d) inget annat rimligt alternativ finns,

får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med detta företag för att tilldela avtalet utan att offentliggöra ett öppet anbuds förfarande.”

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik

- a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 7 500 000 EUR, eller
- b) om avtalet avser ett årligt tillhandahållande av mindre än 300 000 kilometer kollektivtrafik eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 500 000 kilometer.

Om ett avtal om allmän trafik direkttilldelas till ett litet eller medelstort företag som bedriver en verksamhet med högst 23 motorfordon får dessa tröskelvärden höjas till ett genomsnittligt årsvärde som uppskattas till mindre än 2 000 000 EUR respektive ett årligt tillhandahållande av mindre än 600 000 kilometer kollektivtrafik.”

e) Följande punkter ska införas:

"4a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg

a) om den anser att direkttilldelningen är motiverad av de relevanta strukturella och geografiska särdragen hos marknaden och nätet i fråga, i synnerhet i fråga om storlek, efterfrågesituation, nätets komplexitet och tekniska och geografiska isolering samt de tjänster som avtalet omfattar, och

b) om ett sådant avtal skulle leda till förbättrad kvalitet på tjänsten eller förbättrad kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet om allmän trafik.

Mot denna bakgrund ska den behöriga myndigheten offentliggöra ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta inom en månad efter det att beslutet offentliggjorts. Den behöriga myndigheten får inleda förfaranden för tilldelning av avtalet.

Medlemsstater där den maximala årliga marknadsvolymen den 24 december 2017 är mindre än 23 miljoner tågkilometer och som endast har en behörig myndighet på nationell nivå och ett avtal om allmän trafik som omfattar hela nätet ska anses uppfylla villkoren i led a. Om en behörig myndighet i en av dessa medlemsstater beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den berörda medlemsstaten informera kommissionen om detta. Förenade kungariket får besluta att tillämpa detta stycke på Nordirland.

Om den behöriga myndigheten beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den fastställa mätbara, öppna och verifierbara krav avseende utförandet. Sådana krav ska ingå i avtalet.

Kraven avseende utförandet ska framför allt omfatta tjänsternas punktlighet, turtätheten, kvaliteten på rullande materiel och kapaciteten för passagerartransport.

Avtalet ska innehålla särskilda indikatorer avseende utförandet som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att genomföra regelbundna utvärderingar. Avtalet ska också innehålla verkningfulla och avskräckande åtgärder som ska vidtas om järnvägsföretaget inte uppfyller kraven avseende utförande.

Den behöriga myndigheten ska regelbundet utvärdera huruvida järnvägsföretaget har uppnått målen vad gäller att uppfylla de krav avseende utförandet som fastställs i avtalet och den ska offentliggöra resultaten. En sådan regelbunden utvärdering ska äga rum minst vart femte år. Den behöriga myndigheten ska vidta lämpliga åtgärder i vederbörlig tid, inbegripet effektiva och avskräckande avtalsviten, om de begärda förbättringarna beträffande tjänstens kvalitet eller kostnadseffektivitet inte har uppnåtts. Om ett företag inte uppfyller kraven avseende utförandet får den behöriga myndigheten när som helst, helt eller delvis, tillfälligt upphäva eller säga upp det avtal som tilldelats enligt denna bestämmelse.

4b. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg när de endast avser drift av persontrafik på järnväg som tillhandahålls av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, om den järnvägsinfrastrukturen är undantagen från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 och kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU (*) i enlighet med artikel 2.3 a eller b i det direktivet.

Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för direkttilldelade avtal i enlighet med den här punkten och punkt 4a i den här artikeln inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 är tillämplig.

Avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt och punkt 4a ska offentliggöras, varvid hänsyn ska tas till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32)."

f) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödtåtgärder.

Nödtåtgärderna ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om förlängning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Den period för vilken ett avtal om allmän trafik tilldelas, förlängs eller åläggs som nödtåtgärd får inte överstiga två år."

g) Följande punkt ska införas:

"6a. För att öka konkurrensen mellan järnvägsföretag får de behöriga myndigheterna besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som omfattar delar av samma nät eller grupp av sträckor ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna innan de inleder det konkurrensutsatta anbudsförandet besluta att begränsa det antal avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag."

h) I punkt 7 ska följande stycke införas efter första stycket:

"I de fall som omfattas av punkterna 4a och 4b ska sådana åtgärder omfatta en möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av den berörda medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut. Resultatet av denna bedömning ska offentliggöras i enlighet med nationell rätt."

6. Följande artikel ska införas:

"Artikel 5a

Rullande materiel på järnväg

1. Inför ett konkurrensutsatt anbudsförande ska de behöriga myndigheterna bedöma huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Vid denna bedömning ska hänsyn tas till förekomsten av leasingföretag för rullande materiel eller av andra marknadsaktörer som tillhandahåller leasing av rullande materiel på den relevanta marknaden. Rapporten med bedömningen ska offentliggöras.

2. De behöriga myndigheterna får besluta att i enlighet med nationell rätt och i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Sådana åtgärder kan omfatta

- a) att den behöriga myndigheten anskaffar den rullande materiel som ska användas för fullgörandet av avtalet om allmän trafik i syfte att göra den tillgänglig för det valda kollektivtrafikföretaget till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artiklarna 4.1 b, 6 och, i tillämpliga fall, bilagan,
- b) att den behöriga myndigheten ställer en garanti för finansieringen av den rullande materiel som ska användas för fullgörandet av avtalet om allmän trafik till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artiklarna 4.1 b, 6 och, i tillämpliga fall, bilagan, inbegripet en garanti som täcker restvärdesrisken,
- c) ett åtagande av den behöriga myndigheten i avtalet om allmän trafik att vid utgången av avtalet överta den rullande materielen på förutbestämda finansiella villkor till marknadspris, eller
- d) samarbete med andra behöriga myndigheter i syfte att skapa en större gemensam fordonspark.

3. Om den rullande materielen görs tillgänglig för ett nytt kollektivtrafikföretag ska den behöriga myndigheten i upphandlingsdokumenten inkludera all tillgänglig information om kostnaden för underhåll av den rullande materielen och om dess fysiska skick."

7. I artikel 6 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik överensstämma med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till ett avtal om allmän trafik som inte har tilldelats i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b eller knuten till en allmän bestämmelse också överensstämma med bestämmelserna i bilagan."

8. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt ansvarsområde. Rapporten ska innehålla uppgifter om startdagen och löptiden för avtalet om allmän trafik, de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som ersättning. I rapporten ska åtskillnad göras mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra övervakning och utvärdering av kollektivtrafiknäts effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning. Rapporten ska också ta hänsyn till de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i de berörda medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska underlätta central tillgång till dessa rapporter, exempelvis via en gemensam webbplats."

b) I punkt 2 första stycket ska följande led läggas till:

"d) Den planerade startdagen för avtalet om allmän trafik och avtalets löptid."

9. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 gäller följande:

i) Artikel 5 ska gälla för tilldelning av avtal om allmän trafik för persontrafik på väg och via andra spårburna transportsätt än järnväg, såsom tunnelbana eller spårväg från och med den 3 december 2019.

ii) Artikel 5 ska gälla för kollektivtrafik på järnväg från och med den 3 december 2019.

iii) Artiklarna 5.6 och 7.3 ska upphöra att gälla från och med den 25 december 2023.

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med artikel 5.6 mellan den 3 december 2019 och den 24 december 2023 får inte överstiga tio år.

Till och med den 2 december 2019 ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter den 25 december 2020 ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter ska kommissionen genomföra en översyn och vid behov lämna in förslag om lagstiftning."

b) Följande punkt ska införas:

"2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt förfarande från och med den 24 december 2017 till och med den 2 december 2019 får fortsätta tills de löper ut. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 är tillämplig."

c) I punkt 3 första stycket ska led d ersättas med följande:

"d) från och med den 26 juli 2000 och före den 24 december 2017 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 24 december 2017.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

I. KORČOK

Ordförande

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/2370

av den 14 december 2016

om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, 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) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁴⁾ inrättas ett gemensamt europeiskt järnvägsområde med gemensamma bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för infrastruktur, villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik samt tillsyn över järnvägsmarknaden. Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör uppnås genom att man utvidgar principen om öppet tillträde till de inhemska järnvägsmarknaderna och reformerar styrningen av infrastrukturförvaltare i syfte att säkerställa lika tillträde till infrastrukturen.
- (2) Ökningen av persontrafiken på järnväg har inte hållit jämna steg med utvecklingen av andra transportsätt. Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör bidra till att ytterligare utveckla järnvägstransporter som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt. I detta sammanhang är det av avgörande betydelse att lagstiftningen om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde verkligen tillämpas inom de utsatta tidsfristerna.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid den första behandlingen av den 17 oktober 2016 (EUT C 431, 22.11.2016, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (3) Unionens marknader för godstrafik på järnväg och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG ⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG ⁽²⁾. Dessutom har vissa medlemsstater också öppnat upp sin inhemska persontrafik för konkurrens genom att införa öppna tillträdesrätter, genom upphandling för avtal om allmän trafik eller bådadera. Ett sådant öppnande av marknaden bör ha en positiv inverkan på det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion och leda till bättre tjänster för användarna.
- (4) Specifika undantag från tillämpningsområdet för direktiv 2012/34/EU bör göra det möjligt för medlemsstaterna att beakta de särskilda egenskaperna hos strukturen och organisationen av järnvägssystem på deras territorium, samtidigt som det gemensamma europeiska järnvägsområdets enhetlighet säkerställs.
- (5) Drift av järnvägsinfrastruktur på ett järnvägsnät omfattar trafikstyrning och signalering. Så länge som en linje är i drift bör infrastrukturförvaltaren säkerställa särskilt att infrastrukturen är lämplig för den avsedda användningen.
- (6) I syfte att fastställa huruvida ett företag bör anses vara vertikalt integrerat bör begreppet *kontroll* i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 ⁽³⁾ tillämpas. I fall där en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av staten utan någon mellanliggande enhet, bör de anses vara separata. Ett regeringsministerium som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare bör inte anses vara en mellanliggande enhet.
- (7) Genom detta direktiv införs ytterligare krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Medlemsstaterna bör ha frihet att välja mellan olika organisatoriska modeller, allt från fullständig strukturell åtskillnad till vertikal integration, med förbehåll för lämpliga skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende vad gäller väsentliga uppgifter, trafikledning och planering av underhåll. Medlemsstaterna bör inom gränserna för de fastställda ramarna för avgifter och tilldelning säkerställa att infrastrukturförvaltaren är organisatoriskt oberoende och oberoende i beslutsfattandet vad gäller de väsentliga uppgifterna.
- (8) Skyddsåtgärder bör tillämpas inom vertikalt integrerade företag för att säkerställa att andra juridiska enheter i de företagen inte har något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna. I detta sammanhang bör medlemsstaterna säkerställa att klagomålsförfaranden finns inrättade.
- (9) Medlemsstaterna bör inrätta en nationell ram för bedömning av intressekonflikter. Inom denna ram bör regleringsorganet beakta alla personliga finansiella, ekonomiska eller yrkesmässiga intressen som på ett otillbörligt sätt skulle kunna påverka infrastrukturförvaltarens opartiskhet. Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är oberoende av varandra, bör inte den omständigheten att de kontrolleras direkt av samma nationella myndighet anses ge upphov till en intressekonflikt i den mening som avses i detta direktiv.
- (10) Infrastrukturförvaltarens beslutsfattande i fråga om tilldelning av tåglägen och i fråga om avgiftssystem för infrastruktur är väsentliga uppgifter som är grundläggande för att säkerställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur. Det bör införas strikta skyddsåtgärder för att förhindra otillbörlig påverkan på infrastrukturförvaltarens beslut gällande sådana uppgifter. Dessa skyddsåtgärder bör anpassas i enlighet med järnvägsaktörernas olika styrningsstrukturer.
- (11) Lämpliga åtgärder bör vidare vidtas för att säkerställa att trafikledning och planering av underhåll utförs på ett opartiskt sätt i syfte att undvika snedvridding av konkurrensen. Inom denna ram bör infrastrukturförvaltarna säkerställa att järnvägsföretagen har tillgång till relevant information. Om i detta sammanhang infrastrukturförvaltarna beviljar järnvägsföretag ytterligare tillträde till trafikledningsprocessen bör sådant tillträde beviljas på lika villkor till alla berörda järnvägsföretag.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽³⁾ Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1).

- (12) Om de väsentliga uppgifterna utförs av ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan bör infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och underhåll säkerställas, utan att dessa uppgifter ska behöva överlätas till en oberoende enhet.
- (13) Regleringsorganen bör ha befogenhet att övervaka trafikledning, planering av modernisering samt planerat och oplanerat underhållsarbete i syfte att säkerställa att dessa verksamheter inte leder till diskriminering.
- (14) Medlemsstaterna bör som allmän regel säkerställa att infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och modernisering av ett järnvägsnät och anförtros utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen på det nätet. Om dessa uppgifter har lagts ut på entreprenad till olika enheter bör infrastrukturförvaltaren ändå behålla sin rätt att kontrollera utförandet av uppgifterna och bära det yttersta ansvaret för detta utförande.
- (15) Infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag får inom det företaget lägga ut andra uppgifter än de väsentliga uppgifterna på entreprenad enligt de villkor som fastställs i detta direktiv, förutsatt att det inte uppstår någon intressekonflikt och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Väsentliga uppgifter bör inte läggas ut på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, såvida den inte uteslutande utför väsentliga uppgifter.
- (16) När det är lämpligt, och i synnerhet av effektivitetsskäl, inbegripet när det rör sig om offentlig-privata partnerskap, får uppgifter i infrastrukturförvaltningen delas mellan olika infrastrukturförvaltare. Varje infrastrukturförvaltare bör bära fullt ansvar för de uppgifter som denne utför.
- (17) Ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag, och i vertikalt integrerade företag mellan infrastrukturförvaltaren och en annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget, bör förhindras om de kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden, i synnerhet till följd av korssubventionering.
- (18) Infrastrukturförvaltare får använda inkomster från förvaltningen av infrastrukturnät som inbegriper användning av offentliga medel, för att finansiera sin egen verksamhet eller för att betala utdelning till sina investerare, som avkastning på deras investeringar i järnvägsinfrastruktur. Sådana investerare får innefatta staten och privata aktieägare, men inte företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren. Utdelning som genereras av verksamhet som inte inbegriper användning av offentliga medel eller intäkter från avgifter som uppbärs för användning av järnvägsinfrastruktur får också användas av företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren.
- (19) Principerna för fastställande och uttag av avgifter bör inte utesluta möjligheten att intäkter från infrastrukturavgifter överförs via statliga konton.
- (20) I fall där infrastrukturförvaltaren inom ett vertikalt integrerat företag inte är en separat juridisk person och de väsentliga uppgifterna har lagts ut på entreprenad genom att de har överlåtits till ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan, bör de relevanta bestämmelserna avseende finansiell insyn och infrastrukturförvaltarens oberoende i tillämpliga delar gälla vid vissa avdelningar inom företaget.
- (21) För att uppnå en effektiv förvaltning av järnvägsnätet och en effektiv användning av infrastruktur bör bättre samordning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag säkerställas genom användning av lämpliga samordningsmekanismer.
- (22) I syfte att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägstrafik inom unionen bör ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare inrättas på grundval av befintliga plattformar. När det gäller att delta i detta nätverk bör medlemsstaterna ha rätt att fastställa vilket eller vilka organ som bör anses vara deras största infrastrukturförvaltare.
- (23) Mot bakgrund av skillnaderna mellan näten i fråga om storlek och täthet och mellan hur nationella, lokala och regionala myndigheter är organiserade och vilka erfarenheter de har av marknadsöppning, bör medlemsstaterna medges tillräcklig flexibilitet för att kunna organisera sina järnvägsnät på ett sätt som gör det möjligt att utföra tjänster som tillhandahålls på grundval av öppet tillträde och tjänster som erbjuds enligt avtal om allmän trafik i syfte att säkerställa att alla passagerare får tillgång till tjänster av hög kvalitet.

- (24) Att unionens järnvägsföretag beviljas tillträdesrätt till järnvägsinfrastruktur i alla medlemsstater för att bedriva inrikes persontrafik skulle kunna påverka organisationen och finansieringen av persontrafik på järnväg som bedrivs inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Medlemsstaterna bör på grundval av ett beslut av det berörda regleringsorganet ha möjlighet att begränsa denna tillträdesrätt om den skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i sådana avtal om allmän trafik.
- (25) Rätten för järnvägsföretag att beviljas tillträde till järnvägsinfrastruktur påverkar inte möjligheten för en behörig myndighet att bevilja ensamrätt i enlighet med artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ⁽¹⁾ eller att direkttilldelade ett avtal om allmän trafik enligt de villkor som fastställs i artikel 5 i den förordningen. Förekomsten av ett sådant avtal om allmän trafik bör inte ge en medlemsstat rätt att begränsa andra järnvägsföretags tillträdesrätt till den berörda järnvägsinfrastrukturen för tillhandahållande av persontrafik på järnväg, såvida inte sådana tjänster skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtalet om allmän trafik.
- (26) På begäran av de berörda parterna bör regleringsorganen, på grundval av en objektiv ekonomisk analys, bedöma huruvida den ekonomiska jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik skulle äventyras.
- (27) I bedömningsprocessen bör man ta hänsyn till behovet av att ge alla marknadsaktörer tillräckligt stor rättslig säkerhet för att de ska kunna utveckla sin verksamhet. Förfarandet bör vara så enkelt, effektivt och öppet som möjligt och stämma överens med förfarandet för tilldelning av infrastrukturkapacitet.
- (28) Under förutsättning att icke-diskriminerande tillträde säkerställs får medlemsstaterna förena tillträdesrätten till infrastruktur med särskilda villkor i syfte att möjliggöra genomförandet av en integrerad tidsbellsstruktur för inrikes persontrafik på järnväg.
- (29) Utveckling av järnvägsinfrastruktur och förbättring av kvaliteten på persontrafik på järnväg är centrala prioriteringar när det gäller att främja ett hållbart system för transport och rörlighet i Europa. Genom att utveckla ett nät för höghastighetståg har man i synnerhet möjlighet att skapa bättre och snabbare förbindelser mellan Europas ekonomiska och kulturella centrum. Järnvägstrafik med höghastighetståg kopplar samman personer och marknader på ett snabbt, tillförlitligt, miljövänligt och kostnadseffektivt sätt och uppmuntrar fler resande att ta tåget. Det är därför särskilt viktigt att uppmuntra både offentliga och privata investeringar i infrastruktur för höghastighetståg, att skapa gynnsamma förutsättningar för en positiv avkastning på investeringar och att maximera den ekonomiska och sociala nyttan av dessa investeringar. Det bör fortfarande vara möjligt för medlemsstaterna att välja olika sätt att främja investeringar i infrastruktur för höghastighetståg och användning av höghastighetslinjer.
- (30) I syfte att utveckla marknaden för persontrafik med höghastighetståg, och därvid främja en optimal användning av tillgänglig infrastruktur, och för att stärka konkurrenskraften för persontrafik med höghastighetståg, med positiva effekter för passagerare, bör öppet tillträde för persontrafik med höghastighetståg begränsas endast under särskilda omständigheter och efter det att regleringsorganet har gjort en objektiv ekonomisk analys.
- (31) För att göra det möjligt för tågresenärer att få tillgång till de uppgifter de behöver för att planera resor och för att boka biljetter inom unionen, bör gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem som utvecklas av marknaden främjas. Med tanke på vikten av att främja smidiga kollektivtrafiksystem bör järnvägsföretagen uppmuntras att arbeta med utvecklingen av sådana system, för att möjliggöra olika alternativ vad gäller multimodal och gränsöverskridande transport samt transport från dörr till dörr.
- (32) Direktbiljettsystem bör vara driftskompatibla och icke-diskriminerande. Järnvägsföretagen bör bidra till utvecklingen av sådana system genom att på ett icke-diskriminerande sätt och i ett driftskompatibelt format ställa alla relevanta uppgifter som behövs för att planera resor och för att boka biljetter till förfogande. Medlemsstaterna bör säkerställa att sådana system inte leder till diskriminering mellan järnvägsföretag och att de respekterar behovet av att säkerställa konfidentiell behandling av kommersiell information, personuppgiftsskydd och efterlevnad av konkurrensregler. Kommissionen bör övervaka och rapportera om utvecklingen av sådana system och vid behov lämna lagstiftningsförslag.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

- (33) Medlemsstaterna bör säkerställa att tillhandahållandet av järnvägstrafik överensstämmer med de krav som är förknippade med att garantera ett fullgott socialt skydd, samtidigt som det säkerställs att utvecklingen mot fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet förloper väl. I detta sammanhang bör de skyldigheter som i enlighet med nationell rätt grundar sig på bindande kollektivavtal eller avtal som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter samt relevanta sociala standarder respekteras. Dessa skyldigheter bör inte påverka unionslagstiftningen på områdena för socialrätt och arbetsrätt. Kommissionen bör aktivt stödja det arbete som utförs inom den sektorsvisa sociala dialogen för järnvägar.
- (34) Inom ramen för den pågående översynen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG⁽¹⁾ bör kommissionen bedöma huruvida det behövs nya lagstiftningsakter för behörighetsprövning av ombordpersonal på tåg.
- (35) Medlemsstaterna bör ha rätt att fatta beslut om lämpliga finansieringsstrategier för att påskynda införandet av European Train Control System (ETCS), särskilt beslut om huruvida differentierade avgifter för tillträde till järnvägsspår ska tillämpas.
- (36) Infrastrukturförvaltare bör samarbeta angående incidenter eller olyckor som påverkar gränsöverskridande trafik, i syfte att utbyta eventuell relevant information som möjliggör ett snabbt återställande till normal trafik.
- (37) I syfte att uppnå målen för det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör regleringsorgan samarbeta för att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur.
- (38) Det är i synnerhet nödvändigt att regleringsorganen samarbetar när frågor som avser internationell järnvägstrafik eller järnvägsinfrastruktur som sträcker sig mellan två länder kräver beslut av två eller flera regleringsorgan, i syfte att samordna deras beslutsfattande för att undvika rättsosäkerhet och säkerställa den internationella järnvägstrafikens effektivitet.
- (39) När nationella järnvägsmarknader öppnas upp för konkurrens genom att alla järnvägsföretag beviljas tillträde till näten bör medlemsstaterna ha en tillräcklig övergångsperiod för att kunna anpassa sin nationella rätt och sin organisationsstruktur. Följaktligen bör medlemsstaterna kunna behålla sina befintliga nationella regler för marknadstillträde fram till slutet av övergångsperioden.
- (40) 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 motiverat, 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 lagstiftern att översändande av sådana dokument är motiverat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2012/34/EU ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska inledningen ersättas med följande:

”3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 samt kapitel IV:”.

b) Följande punkter ska införas:

”3a. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8:

Lokala lågtrafikerade linjer som är högst 100 km långa och används för godstrafik mellan en huvudlinje och avgångsorter och destinationer för transporter längs dessa linjer, förutsatt att linjerna förvaltas av andra enheter än den största infrastrukturförvaltaren och antingen a) att linjerna används av en enda godstransportör eller

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) att de väsentliga uppgifterna med avseende på de linjerna utförs av ett organ som inte kontrolleras av något järnvägsföretag. Om det endast finns en godstransportör får medlemsstaterna även undanta denna från tillämpningen av kapitel IV till dess att kapacitet begärs av en annan sökande. Denna punkt kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning även används för persontrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d och 8.

3b. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för artiklarna 7, 7a, 7b, 7c och 7d:

Regionala lågtrafikerade nät vilka förvaltas av en annan enhet än den största infrastrukturförvaltaren och används för drift av regional persontrafik som tillhandahålls av ett enda järnvägsföretag som är ett annat än medlemsstatens etablerade järnvägsföretag, till dess att kapacitet för persontrafik begärs på det nätet, och förutsatt att företaget är oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag som bedriver godstrafik. Denna punkt kan också tillämpas när linjen i begränsad omfattning även används för godstrafik. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c och 7d."

c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artikel 8.3 och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7c samt kapitel IV. Medlemsstaterna ska anmäla till kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande dess beslut angående huruvida sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse. Kommissionen ska därvid beakta de berörda järnvägslinjernas längd, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2."

d) Följande punkt ska införas:

"8a. Under en period av tio år efter den 24 december 2016 får medlemsstaterna från tillämpningen av kapitlen II och IV i detta direktiv, med undantag av artiklarna 10, 13 och 56, undanta isolerade järnvägslinjer som är kortare än 500 km, som har en annan spårvidd än det inhemska huvudnätet, som förbinder medlemsstaten med ett tredjeland där unionens järnvägslagstiftning inte är tillämplig och som förvaltas av en annan infrastrukturförvaltare än den som förvaltar det inhemska huvudnätet. Järnvägsföretag som bedriver verksamhet enbart på sådana linjer får undantas från tillämpningen av kapitel II.

Sådana undantag får förnyas för perioder på högst fem år. Senast 12 månader före den dag då ett undantag löper ut ska en medlemsstat som avser att förnya undantaget meddela kommissionen om denna avsikt. Kommissionen ska undersöka om villkoren för ett undantag i enlighet med första stycket fortfarande är uppfyllda. Om så inte är fallet ska kommissionen anta genomförandeakter innehållande dess beslut om att undantaget ska upphöra att gälla. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2."

e) Följande punkter ska läggas till:

"12. Om det finns ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten i detta partnerskap också är ett järnvägsföretag med ansvar för att tillhandahålla persontrafik på infrastrukturen, får medlemsstaterna fortsätta att undanta en sådan privat part från tillämpningen av artiklarna 7, 7a och 7d och att begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare för trafik som bedrivs av järnvägsföretag på samma infrastruktur som den som den privata parten i det offentlig-privata partnerskapet tillhandahåller persontrafik på.

13. Privata infrastrukturförvaltare som ingår i ett offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 24 december 2016 och som inte erhåller offentliga medel ska undantas från tillämpningen av artikel 7d förutsatt att lån och finansiella garantier från infrastrukturförvaltaren varken direkt eller indirekt gynnar specifika järnvägsföretag."

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led 2 ska ersättas med följande:

"2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som ansvarar för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastruktur på ett nät, samt för deltagande i dess utveckling, i enlighet med regler som medlemsstaten fastställer inom ramen för sin allmänna politik avseende utveckling och finansiering av infrastruktur."

b) Följande led ska införas:

- "2a. *utveckling av järnvägsinfrastruktur*: järnvägsnätplanering, finansierings- och investeringsplanering samt byggande och uppgraderingar av infrastrukturen.
- 2b. *drift av järnvägsinfrastruktur*: tilldelning av tåglägen, trafikledning och uttag av avgifter för infrastruktur.
- 2c. *underhåll av järnvägsinfrastruktur*: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet.
- 2d. *modernisering av järnvägsinfrastruktur*: större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda.
- 2e. *ombyggnad av järnvägsinfrastruktur*: större förändringsarbeten på infrastrukturen som förbättrar dess övergripande prestanda.
- 2f. *väsentliga uppgifter inom infrastrukturförvaltningen*: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegripet både fastställelse och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för infrastruktur, inklusive fastställelse och uppbörd av avgifter i enlighet med det ramverk för fastställande och uttag av avgifter och det regelverk för tilldelning av kapacitet som fastställts av medlemsstaterna i enlighet med artiklarna 29 och 39."

c) Följande led ska läggas till:

"31. *vertikalt integrerat företag*: ett företag där, i den mening som avses i rådets förordning (EG) nr 139/2004 (*),

- a) en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät,
- b) en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller
- c) ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

Med ett vertikalt integrerat företag avses också ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster och inte är separata juridiska personer.

Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av en medlemsstat utan någon mellanliggande enhet, anses de inte utgöra ett vertikalt integrerat företag i den mening som avses i detta direktiv.

32. *offentlig-privat partnerskap*: en bindande överenskommelse mellan offentliga organ och ett eller flera företag som inte är en medlemsstats största infrastrukturförvaltare, enligt vilken företagen helt eller delvis anlägger och/eller finansierar järnvägsinfrastruktur och/eller erhåller rätten att utöva någon av de uppgifter som anges i led 2 under en i förväg fastställd tidsperiod. Överenskommelsen får ha en lämplig rättsligt bindande form som föreskrivs i nationell lagstiftning.
33. *styrelse*: det högre organ i ett företag som utför verkställande och administrativa uppgifter och ansvarar för företagets löpande verksamhet.
34. *tillsynsråd*: det högsta organ i ett företag som fullgör tillsynsuppgifter, inklusive kontroll av styrelsen, samt fattar allmänna strategiska beslut avseende företaget.
35. *direktbiljett*: en eller flera biljetter som representerar ett transportavtal som har ingåtts för flera på varandra följande järnvägstransporttjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.
36. *persontrafik med höghastighetståg*: persontrafik på järnväg som bedrivs utan stopp på en sträcka mellan två platser som är på åtminstone mer än 200 kilometers avstånd från varandra, på särskilt konstruerade höghastighetslinjer som är utrustade för hastigheter på i allmänhet minst 250 km/tim, och som genomsnittligen framförs i denna hastighet.

(*) Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning") (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1)."

3. I artikel 6 ska punkt 2 ersättas med följande:

"2. Vid tillämpning av denna artikel ska medlemsstater som tillämpar artikel 7a.3 kräva att företaget organiseras i klart avgränsade avdelningar som inte är olika juridiska personer inom ett och samma företag."

4. Artikel 7 ska ersättas med följande:

"Artikel 7

Infrastrukturförvaltarens oberoende

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och modernisering av ett nät och anförtros utvecklingen av det nätets järnvägsinfrastruktur, i enlighet med nationell rätt.

Medlemsstaterna ska säkerställa att ingen av de andra juridiska enheterna i det vertikalt integrerade företaget har något avgörande inflytande över beslut som fattas av infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna.

Medlemsstaterna ska säkerställa att ledamöterna i infrastrukturförvaltarens tillsynsråd och styrelse samt de chefer som rapporterar direkt till dem agerar på ett icke-diskriminerande sätt och att deras opartiskhet inte påverkas av någon intressekonflikt.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren är organiserad som en enhet som är juridiskt skild från alla järnvägsföretag och, när det gäller vertikalt integrerade företag, från alla andra juridiska enheter inom företaget.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att samma personer inte samtidigt kan utses till eller anställas som

- a) ledamöter i en infrastrukturförvaltarens styrelse och ledamöter i ett järnvägsföretags styrelse,
 - b) personer som är ansvariga för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna och ledamöter i ett järnvägsföretags styrelse,
 - c) om det finns ett tillsynsråd, ledamöter i en infrastrukturförvaltarens tillsynsråd och ledamöter i ett järnvägsföretags tillsynsråd,
 - d) ledamöter i tillsynsrådet i ett företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare, och ledamöter i den berörda infrastrukturförvaltarens styrelse.
4. I vertikalt integrerade företag får ledamöterna i infrastrukturförvaltarens styrelse och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna inte erhålla någon resultatbaserad ersättning från någon annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget och inte heller erhålla bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat. De får dock erbjudas incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet.
5. Om informationssystem är gemensamma för olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag, ska tillgång till känslig information som rör de väsentliga uppgifterna begränsas till infrastrukturförvaltarens behöriga personal. Känslig information får inte vidarebefordras till andra enheter i ett vertikalt integrerat företag.
6. Bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel ska inte påverka medlemsstaternas beslutanderätt när det gäller utveckling och finansiering av järnvägsinfrastruktur och medlemsstaternas befogenheter när det gäller finansiering av och avgifter för infrastruktur, samt tilldelning av kapacitet såsom dessa definieras i artiklarna 4.2, 8, 29 och 39."

5. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 7a

Oberoende i fråga om de väsentliga uppgifterna

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltaren, inom de gränser som anges i artiklarna 4.2, 29 och 39, är organisatoriskt och beslutsmässigt oberoende när det gäller de väsentliga uppgifterna.

2. Vid tillämpning av punkt 1 ska medlemsstaterna särskilt säkerställa att
- a) ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet inte har något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna, utan att detta påverkar medlemsstaternas roll när det gäller att fastställa ramverket för fastställande och uttag av avgifter och regelverket för tilldelning av kapacitet samt särskilda regler för uttag av avgifter i enlighet med artiklarna 29 och 39,
 - b) ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet i det vertikalt integrerade företaget inte har något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna,
 - c) rörligheten hos de personer som ansvarar för de väsentliga uppgifterna inte skapar intressekonflikter.
3. Medlemsstaterna får besluta att uttag av avgifter för infrastruktur samt tilldelning av tåglägen ska utföras av ett avgiftsorgan och/eller ett tilldelningsorgan som till sin juridiska form och med avseende på organisation och beslutsfattande är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag. Om så är fallet får medlemsstaten besluta att inte tillämpa bestämmelserna i artikel 7.2 och 7.3 c och d.

Artikel 7.3 a och 7.4 ska i tillämpliga delar gälla cheferna för de avdelningar som ansvarar för infrastrukturförvaltning och tillhandahållande av järnvägstrafik.

4. De bestämmelser i detta direktiv som avser en infrastrukturförvaltares väsentliga uppgifter ska gälla det oberoende avgiftsorganet och/eller tilldelningsorganet.

Artikel 7b

Infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av underhåll

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att uppgifterna trafikledning och planering av underhåll utövas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och att personer som ansvarar för att fatta beslut om dessa uppgifter inte påverkas av någon intressekonflikt.
2. När det gäller trafikledning ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag, i händelse av störningar som rör dem, så snabbt som möjligt får fullständig tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ytterligare tillgång till trafikledningsprocessen ska den göra det på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för de berörda järnvägsföretagen.
3. När det gäller långsiktig planering av omfattande underhåll och/eller modernisering av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren samråda med sökande och, så långt det är möjligt, ta hänsyn till de betänkligheter som framförs.

Infrastrukturförvaltaren ska planera underhållsarbetet på ett icke-diskriminerande sätt.

Artikel 7c

Entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter

1. Förutsatt att det inte uppstår några intressekonflikter och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt får infrastrukturförvaltaren
- a) lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet, förutsatt att denna inte är ett järnvägsföretag, inte kontrollerar ett järnvägsföretag och inte heller kontrolleras av ett järnvägsföretag. I ett vertikalt integrerat företag får väsentliga uppgifter inte läggas ut på entreprenad till en annan enhet i det vertikalt integrerade företaget, om inte denna enhet uteslutande utför väsentliga uppgifter,
- b) lägga ut utförandet av arbeten och relaterade uppgifter som rör utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till järnvägsföretag eller företag som kontrollerar järnvägsföretaget eller kontrolleras av järnvägsföretaget.

Infrastrukturförvaltaren ska behålla sin rätt att kontrollera, och bära det yttersta ansvaret för, utförandet av de uppgifter som anges i artikel 3.2. En enhet som utför väsentliga uppgifter ska uppfylla kraven i artiklarna 7, 7a, 7b och 7d.

2. Genom undantag från artikel 7.1 får infrastrukturförvaltarens uppgifter utföras av andra infrastrukturförvaltare, inklusive parter i offentlig-privata partnerskapsarrangemang, förutsatt att de alla uppfyller kraven i artiklarna 7.2–7.6, 7a, 7b och 7d och tar fullt ansvar för utförandet av uppgifterna i fråga.

3. Om väsentliga uppgifter inte överläts till ett elbolag ska företaget undantas från de regler som gäller för infrastrukturförvaltare, förutsatt att efterlevnaden av de relevanta bestämmelserna om utveckling av nätet, särskilt artikel 8, säkerställs.

4. Under överinseende av regleringsorganet eller ett annat oberoende behörigt organ som utsetts av medlemsstaterna får en infrastrukturförvaltare ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt och i syfte att skapa fördelar för kunderna, såsom sänkta kostnader eller förbättrad prestanda på den del av nätet som omfattas av avtalet.

Organet i fråga ska övervaka tillämpningen av sådana avtal och får i motiverade fall ge råd om att de ska upphävas.

Artikel 7d

Finansiell insyn

1. Samtidigt som de nationella förfaranden som är tillämpliga i varje medlemsstat ska respekteras, får inkomster från förvaltningen av infrastrukturnät, inklusive offentliga medel, användas av infrastrukturförvaltaren endast för att finansiera dess egen verksamhet, inklusive avbetalning av lån. Infrastrukturförvaltaren får också använda dessa inkomster för att betala ut utdelning till företagets ägare, vilket får innefatta privata aktieägare, men inte företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren.

2. Infrastrukturförvaltare får varken direkt eller indirekt bevilja lån till järnvägsföretag.

3. Järnvägsföretag får varken direkt eller indirekt bevilja lån till infrastrukturförvaltare.

4. Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska endast beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsrätter och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil.

5. Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag som beviljats före den 24 december 2016 ska fortsätta att gälla till förfallodagen, förutsatt att de tecknades till marknadsrätter och att de faktiskt betalas ut och avbetalas.

6. Tjänster som erbjuds infrastrukturförvaltaren av andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska tillhandahållas med stöd av avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden plus en rimlig vinstmarginal.

7. Skulder som tillräknas infrastrukturförvaltaren ska hållas tydligt åtskilda från skulder som tillräknas andra juridiska enheter inom vertikalt integrerade företag. Dessa skulder ska betalas av separat. Detta hindrar inte att slutbetalningen på skulden görs via ett företag som är del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare, eller via en annan enhet inom företaget.

8. Redovisningen för infrastrukturförvaltaren och för de andra juridiska enheterna i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att den säkerställer att denna artikel följs och möjliggör separata räkenskaper och insyn i betalningsströmmar inom företaget.

9. Inom vertikalt integrerade företag ska infrastrukturförvaltaren bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det företaget.

10. Om väsentliga uppgifter utförs av ett oberoende avgiftsorgan och/eller tilldelningsorgan i enlighet med artikel 7a.3 och medlemsstaterna inte tillämpar artikel 7.2 ska bestämmelserna i den här artikeln gälla i tillämpliga delar. Hänvisningar till infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag i den här artikeln ska förstås som hänvisningar till företagets respektive avdelningar. Efterlevnad av de krav som anges i den här artikeln ska framgå av de separata räkenskaperna för företagets respektive avdelningar.

Artikel 7e

Samordningsmekanismer

Medlemsstaterna ska säkerställa att lämpliga samordningsmekanismer upprättas för att säkerställa samordningen mellan deras största infrastrukturförvaltare och alla berörda järnvägsföretag samt sådana sökande som avses i artikel 8.3. När så är lämpligt ska företrädare för användare av järnvägstjänster för godstransport och persontrafik på järnväg samt nationella, lokala eller regionala myndigheter inbjudas att delta. Det berörda regleringsorganet får delta som observatör. Samordningen ska omfatta bland annat

- a) de sökandes behov med anknytning till underhållet och utvecklingen av infrastrukturkapaciteten,
- b) innehållet i de användarinriktade prestandamålen i de avtal som avses i artikel 30 och de incitament som avses i artikel 30.1 samt deras tillämpning,
- c) innehållet i och genomförandet av den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27,
- d) intermodalitets- och driftskompatibilitetsfrågor,
- e) alla andra frågor som rör villkoren för tillträde till, användningen av infrastrukturen och kvaliteten på infrastrukturförvaltarens tjänster.

Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med berörda parter utarbeta och offentliggöra riktlinjer för samordning. Samordningen ska ske åtminstone en gång per år och infrastrukturförvaltaren ska på sin webbplats offentliggöra en översikt över verksamhet som genomförts i enlighet med denna artikel.

Samordningen enligt denna artikel ska inte påverka sökandes rätt att överklaga till regleringsorganet eller regleringsorganets befogenheter enligt artikel 56.

Artikel 7f

Europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare

1. I syfte att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägstrafik inom unionen ska medlemsstaterna säkerställa att deras största infrastrukturförvaltare deltar och samarbetar i ett nätverk som håller regelbundna möten för att

- a) utveckla unionens järnvägsinfrastruktur,
- b) främja ett snabbt och effektivt genomförande av det gemensamma europeiska järnvägsområdet,
- c) utbyta bästa praxis,
- d) övervaka och jämföra prestandan,
- e) bidra till den marknadsövervakningsverksamhet som avses i artikel 15,
- f) hantera gränsöverskridande flaskhalsar, och
- g) diskutera tillämpningen av artiklarna 37 och 40.

Vid tillämpning av led d ska nätverket identifiera gemensamma principer och metoder för enhetlig övervakning och jämförelse av prestandan.

Samordningen enligt denna punkt ska inte påverka sökandes rätt att överklaga till regleringsorganet eller regleringsorganets befogenheter enligt artikel 56.

2. Kommissionen ska vara medlem i nätverket. Den ska stödja arbetet i nätverket och underlätta samordningen.”

6. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"1a. Utan att det påverkar unionens och medlemsstaternas internationella skyldigheter får medlemsstater som har en gräns till ett tredjeland begränsa tillträdesrätten enligt denna artikel för trafik från och till detta tredjeland och som drivs på ett järnvägsnät med annan spårvidd än unionens huvudnät om det uppstår snedvridningar av konkurrensen för gränsöverskridande järnvägstransporter mellan medlemsstaterna och detta tredjeland. Sådana snedvridningar kan bland annat bero på avsaknad av icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och tillhörande tjänster i det berörda tredjelandet.

Om en medlemsstat i enlighet med denna punkt har för avsikt att anta ett beslut för att begränsa tillträdesrätten ska den överlämna utkastet till beslut till kommissionen och samråda med de andra medlemsstaterna.

Om varken kommissionen eller någon medlemsstat framför invändningar inom en tidsperiod av tre månader efter överlämnandet av utkastet till beslut får medlemsstaten anta beslutet.

Kommissionen får anta genomförandeakter för att närmare specificera förfarandet för tillämpningen av denna punkt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 1370/2007 ska järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastruktur i samtliga medlemsstater för att bedriva persontrafik på järnväg. Järnvägsföretag ska ha rätt att ta upp passagerare vid varje station och att lämna av dem vid en annan station. Denna rätt ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder de anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till detta direktiv."

c) Punkterna 3 och 4 ska utgå.

7. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt artikel 10.2 för persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination, om samma sträcka eller en alternativ sträcka omfattas av ett eller flera avtal om allmän trafik och om utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i det eller de berörda avtalen om allmän trafik."

b) I punkt 2 ska första stycket ersättas med följande:

"2. För att avgöra om den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras ska det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 55 göra en objektiv ekonomisk analys och grunda sitt beslut på i förväg fastställda kriterier. De ska avgöra detta efter en begäran, ingiven inom en månad från mottagandet av den information om den avsedd persontrafik som avses i artikel 38.4, från någon av följande:

a) Den eller de behöriga myndigheter som tilldelat avtalet om allmän trafik.

b) Varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel.

c) Infrastrukturförvaltaren.

d) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange på vilka villkor någon av följande får begära omprövning av beslutet inom en månad från underrättelsen om beslutet:

a) Den eller de berörda behöriga myndigheterna.

b) Infrastrukturförvaltaren.

c) Det järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik.

d) Det järnvägsföretag som ansöker om tillträde.

Om regleringsorganet beslutar att den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik skulle äventyras av den planerade persontrafik som avses i artikel 38.4, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av denna trafik som skulle säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som föreskrivs i artikel 10.2 är uppfyllda.”

d) I punkt 4 ska följande stycke läggas till:

”På grundval av erfarenheter från regleringsorgan, 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 2018 anta genomförandeakter för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln vad gäller inrikes persontrafik. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3.”

e) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Medlemsstaterna får också begränsa rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur för att bedriva inrikes persontrafik mellan en viss avgångsort och en viss destination inom samma medlemsstat om

a) ensamrätt har beviljats för att befordra passagerare mellan dessa stationer inom ramen för ett avtal om allmän trafik som tilldelats före den 16 juni 2015, eller

b) ytterligare rätt/tillstånd att bedriva kommersiell persontrafik i konkurrens med ett annat trafikföretag mellan dessa stationer har beviljats senast den 25 december 2018 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,

och dessa trafikföretag inte erhåller någon ersättning för att tillhandahålla denna trafik.

En sådan begränsning får gälla under avtalets eller tillståndets ursprungliga giltighetstid eller till och med den 25 december 2026, beroende på vilken period som är kortast.”

8. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 11a

Persontrafik med höghastighetståg

1. I syfte att utveckla marknaden för persontrafik med höghastighetståg, främja en optimal användning av tillgänglig infrastruktur och stärka konkurrenskraften för persontrafik med höghastighetståg, med positiva effekter för passagerare, får utövandet av rätten till tillträde enligt artikel 10 vad gäller persontrafik med höghastighetståg, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.5, inte omfattas av några andra krav än de som fastställs av regleringsorganet i enlighet med denna artikel.

2. Om regleringsorganet, efter den analys som föreskrivs i artikel 11.2, 11.3 och 11.4 anser att den tänkta persontrafiken med höghastighetståg mellan en viss avgångsort och en viss destination äventyrar den ekonomiska jämvikten i ett avtal om allmän trafik som omfattar samma sträcka eller en alternativ sträcka, ska regleringsorganet ange tänkbara ändringar av trafiken som skulle säkerställa att de villkor för beviljande av rätt till tillträde som föreskrivs i artikel 10.2 är uppfyllda. Sådana ändringar får innebära en ändring av den tänkta trafiken.”

”Artikel 13a

Gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem

1. Utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 (*) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU (**), får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för tillhandahållande av biljetter, direktbiljetter och genomförande av bokningar eller ge behöriga myndigheter befogenhet att upprätta ett sådant system. Om ett sådant system upprättas ska medlemsstaterna se till att det inte leder till snedvrängning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag och att det förvaltas av en offentlig eller privat juridisk enhet eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

2. Kommissionen ska övervaka utvecklingen på järnvägsmarknaden i fråga om införande och användning av gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem och bedöma behovet av åtgärder på unionsnivå, med beaktande av marknadsinitiativ. Den ska särskilt ta hänsyn till tågpassagerares möjligheter att på ett icke-diskriminerande sätt få tillgång till de uppgifter som behövs för att planera resor och för att boka biljetter. Kommissionen ska senast den 31 december 2022 till Europaparlamentet och rådet överlämna en rapport om tillgängligheten till sådana gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem som vid behov ska åtföljas av lagstiftningsförslag.

3. Medlemsstaterna ska begära att järnvägsföretag som bedriver persontrafik inför beredningsplaner och säkerställa att dessa beredningsplaner på ett lämpligt sätt samordnas så att passagerare i händelse av ett allvarligt avbrott i trafiken kan få assistans i den mening som avses i artikel 18 i förordning (EG) nr 1371/2007.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14).

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1)."

9. I artikel 19 ska följande led läggas till:

"e) inte har dömts för allvarliga överträdelse i samband med skyldigheter i enlighet med nationell rätt som grundar sig på bindande kollektivavtal, i tillämpliga fall."

10. I artikel 32 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. Infrastrukturaravgifter för utnyttjande av de järnvägskorridorerna som anges i kommissionens förordning (EU) 2016/919 (*) får differentieras för att ge incitament till att utrusta tåg med sådan ETCS som överensstämmer med den version som antogs genom kommissionens beslut 2008/386/EG (**) och med senare versioner. Sådan differentiering får inte resultera i någon ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Medlemsstaterna får besluta att denna differentiering av infrastrukturaravgifterna inte ska gälla de järnvägslinjer som anges i förordning (EU) 2016/919, där endast tåg utrustade med ETCS får köras.

Medlemsstaterna får besluta att utvidga denna differentiering till järnvägslinjer som inte anges i förordning (EU) 2016/919.

(*) Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 158, 15.6.2016, s. 1).

(**) 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)."

11. I artikel 38 ska punkt 4 ersättas med följande:

"4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik i en medlemsstat där rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur är begränsad i enlighet med artikel 11, ska sökanden informera de berörda infrastrukturförvaltare och regleringsorganen minst 18 månader före ikraftträdandet av den tågplan som begäran om kapacitet avser. För att göra det möjligt för de berörda regleringsorganen att bedöma de potentiella ekonomiska konsekvenserna för befintliga avtal om allmän trafik ska regleringsorganen säkerställa att varje behörig myndighet som har beviljat persontrafik på järnväg på den sträckan enligt ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 11 och varje järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik på denna persontrafiksträcka informeras utan dröjsmål och senast inom tio dagar."

12. I artikel 53.3 ska följande stycke läggas till:

"Regleringsorganet får, om det anser att det är nödvändigt, begära att infrastrukturförvaltaren ställer sådana uppgifter till dess förfogande."

13. I artikel 54 ska punkt 1 ersättas med följande:

"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. Infrastrukturförvaltaren ska därför utarbeta en beredskapsplan med en förteckning över alla aktörer som ska informeras i händelse av allvarliga olyckor eller allvarliga störningar av tågtrafiken. Om en störning kan få påverkan på gränsöverskridande trafik ska infrastrukturförvaltaren dela med sig av all eventuell relevant information till andra infrastrukturförvaltare vars järnvägsnät och trafik kan påverkas av störningen i fråga. De berörda infrastrukturförvaltarna ska samarbeta för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala."

14. Artikel 56 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande led läggas till:

"h) trafikledningen,

i) planeringen av modernisering och planerat eller oplanerat underhållsarbete,

j) efterlevnaden av de krav, inbegripet sådana som rör intressekonflikter, som fastställs i artiklarna 2.13, 7, 7a, 7b, 7c och 7d."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster, däribland i synnerhet marknaden för persontrafik med höghastighetståg, och infrastrukturförvaltarens verksamhet i samband med punkt 1 a–j. Regleringsorganet ska särskilt, på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande, kontrollera att punkt 1 a–j efterlevs. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande."

c) I punkt 9 ska första stycket ersättas med följande:

"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–j."

d) Punkt 12 ska ersättas med följande:

"12. För att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 och bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d ska regleringsorganet ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, om det är relevant, järnvägsföretag. För vertikalt integrerade företag ska dessa befogenheter omfatta alla juridiska enheter. Regleringsorganet ska 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 järnvägstransporter 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 befogenheterna för nationella myndigheter med ansvar för statligt stöd får regleringsorganet också dra slutsatser beträffande frågor om statligt stöd från bokföringen, och det ska rapportera slutsatserna till dessa myndigheter.

Finansiella flöden som avses i artikel 7d.1, lån som avses i artikel 7d.4 och 7d.5 och skulder som avses i artikel 7d.7 ska övervakas av regleringsorganet.

Om en medlemsstat har utsett regleringsorganet till det oberoende behöriga organ som avses i artikel 7c.4 ska regleringsorganet bedöma de samarbetsavtal som avses i den artikeln."

15. Artikel 57 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"3a. Om frågor som avser internationell trafik kräver beslut av två eller flera regleringsorgan ska de berörda regleringsorganen samarbeta när de bereder sina respektive beslut för att nå en lösning i frågan. I detta syfte ska de berörda regleringsorganen utföra sina uppgifter i enlighet med artikel 56."

b) Punkt 8 ska ersättas med följande:

"8. Regleringsorgan ska utveckla gemensamma principer och gemensam praxis för beslutsfattande för vilket de är bemyndigade enligt detta direktiv. Sådana gemensamma principer och sådan gemensam praxis ska omfatta förfaranden för lösning av tvister som uppstår inom ramen för punkt 3a. 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 genomförandeakter 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."

c) Följande punkt ska läggas till:

"10. För beslut som rör infrastruktur som sträcker sig mellan två länder får de båda berörda medlemsstaterna när som helst efter den 24 december 2016 komma överens om att samordning ska ske mellan de berörda regleringsorganen för att anpassa effekten av deras beslut."

16. I artikel 63 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Kommissionen ska senast den 31 december 2024 utvärdera detta direktivs effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

Rapporten ska särskilt utvärdera utvecklingen av järnvägstrafik med höghastighetståg och bedöma om det förekommer diskriminerande förfaranden när det gäller tillträde till höghastighetslinjer. Kommissionen ska överväga om det är nödvändigt att lämna lagstiftningsförslag.

Kommissionen ska senast samma datum bedöma om det fortfarande förekommer diskriminerande förfaranden eller andra typer av snedvridningar av konkurrensen i förhållande till infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag. Kommissionen ska, om så är lämpligt, lämna lagstiftningsförslag."

Artikel 2

1. Trots bestämmelserna i artikel 3.2 ska medlemsstaterna senast den 25 december 2018 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

1. Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Artikel 1.6–1.8 och 1.11 ska tillämpas från och med den 1 januari 2019 i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2020.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

I. KORČOK

Ordförande

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 natio-
nella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns 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

⁽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.

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 järnvägssektorn, 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.

- (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 åläggs 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 tillhandahållandet av transporttjänster och betjänar 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 varuslagena 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 inriktas på stopp utmed den internationella sträckan. Det huvudsakliga syftet med de nya förbindelserna bör vara att befördra passagerare på internationell resa. Vid fastställandet av huruvida detta är förbindelsens huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befördning 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 fastställs 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 jämvikten 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 åtskillnad 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 tjänsteleverantören 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 tillhandahållandet 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⁽¹⁾ 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. Sådan 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.

(1) 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 uppräknings 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 infrastrukturaavgifter 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 infrastrukturaavgifter 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 installationen 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 förfarandet 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 behöva 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 tågplaneprocessen 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 infrastrukturförvaltare 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 avgiftssystemen 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 samstämmigt 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 kostnadsäckningen via infrastrukturavgifter inverkar på den nivå av statliga bidrag som behövs. Medlemsstaterna kan tänkas fördra olika nivåer av generell kostnadsäckning. 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 offentlig 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/statsminister.
- (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 funktionssätt (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 tilldelningsförfarandet, 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 tillträde till tjänster som tillhandahålls av anläggningar för grundläggande tjänster, om närmare detaljer för förfarandet 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 driften 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⁽¹⁾ 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 lagstiftaren 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
- 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,
 - 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,
 - 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, förtortstrafik 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 förtortsjärnvägstjänster.

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 förtorts- trafik 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:

- Företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur.
- Företag som enbart tillhandahåller persontransporter i stads- eller förtortstrafik på järnväg.
- Företag som enbart tillhandahåller regional godstrafik.
- 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:

- Lokala och regionala fristående järnvägsnät för persontrafik.
- Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förtortstjänster för persontrafik.
- 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.
- 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.

⁽¹⁾ 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 gränsstationer 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 företaget vars verksamhet är begränsad till att tillhandahålla endast pendeltrafikjänster för befordran av motorfordon genom undervattenstunnelar eller till transportverksamhet i form av pendeltrafikjänster 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 förortstrafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion, inklusive gränsöverskridande storstadsregioner, samt transportbehov mellan en sådan stadskärna eller storstadsregion och omgivande områden.
7. *regional trafik*: transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven i en region, inklusive gränsöverskridande 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 iordningställts, 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 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 tågplanperiod.
24. *infrastrukturkapacitet*: möjlighet att planera begärda tågägen 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. *tågläge*: 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 infrastrukturförvaltares 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

- a) fastställa sin interna organisation utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 7, 29 och 39,
- b) styra utbudet och marknadsföringen av tjänster och bestämma priserna för tjänsterna,
- c) fatta beslut om personal, tillgångar och upphandling,
- d) utöka sin marknadsandel, utveckla ny teknologi och nya tjänster och införa nya driftsmetoder,
- e) 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 uppnåtts.

Med väsentliga uppgifter avses

- a) beslutsfattande om tilldelning av tågslagen, inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tågslagen, 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 utgifter 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 avsnitten 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 att samarbeta 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 tilldelat 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-

dålls 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 förskottsbetalningar från staten i förekommande fall, åtminstone täcker utgifterna för infrastrukturen.

Utan 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 utan 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. Utan 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 upp-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 regleringsorgan som avses i artikel 55 fastställa huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befordra 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 utövandet 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 regleringsorgan som avses i artikel 55 på grundval av en ob-

jektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

- den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmän trafik,
- varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,
- infrastrukturförvaltaren,
- 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

- den eller de berörda behöriga myndigheterna,
- infrastrukturförvaltaren,
- det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmän trafik, eller
- 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 befordra 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 iakta 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 järnvägsföretagens 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.

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 fortlöpande underrätta kommissionen om sådana förhandlingar och, när så är lämpligt, bjuda in kommissionen att delta som observatör.

5. Medlemsstaterna ska vara bemyndigade 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 bemyndigande. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 62.2.

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.

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 järnvägsbyrå, 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, järnvägstransporttjänster 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 liknande 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 ansvara 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 företaget 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 söker 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 underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt arbetsmiljölagstiftning, eller skyldigheter enligt tullagstiftning när det gäller ett företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som ska genomgå tullförfaranden.

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 eller 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

Utan att det påverkar tillämpningen av unionens regler om statligt 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 införlivas 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 återinges till tillståndsmyndigheten för omprövning.

7. Tillståndsmyndigheten får inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts 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 sökt 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 TILDELNING 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 infrastrukturförvaltare inom ramen för deras samarbete i enlighet med artiklarna 37 och 40.

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken art av infrastruktur 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

Överenskommelser mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare

Järnvägsföretag som utför järnvägstransporter ska i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser ingå nödvändiga överenskommelser med den berörda järnvägsinfrastrukturens infrastrukturförvaltare. De villkor som reglerar sådana överenskommelser 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.

Utan 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 fastställts i beskrivningen av järnvägsnätet.

4. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som sökande tillhandahåller.

Artikel 30

Infrastrukturkostnader och redovisning

1. Infrastrukturförvaltarna ska ges incitament att, med vederbörlig hänsyn till säkerhet och upprätthållande och förbättring av kvaliteten på infrastrukturtjänsten, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur samt nivån på tillträdesavgifter.

2. Utan 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 byggas 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 för 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 erbjuder. 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 tillträde 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 genomförandeakters 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 driften 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 tillträde till järnvägsspår inom anläggningar för tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II och tillhandahållandet 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 får 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 driften 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 för 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 överenskommelser 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 höghastighetståg (EUT L 136, 24.5.2008, s. 11).

differentiering får inte resultera i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren.

Utän 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 fastställdes i beslut 2009/561/EG och med säkerställande av att de inte resulterar i någon genomgripande förändring av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren. Dessa genomförandeåtgärder 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 genomförandeåtgärder ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 62.3. De får inte leda till snedvridning 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 infrastrukturavsnitt.

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 driftsstörningarna 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 underutnyttjad 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 järnvägsnäten. 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 uppräknningar 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 en 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 tågägläge får tilldelas sökande för högst en tågplanepериод.

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 tågplanepериод.

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 tågäglagen 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 järnvägstransporttjänster 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 tågäglagen 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 tågäglagen 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 överenskomst 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 tågplanepериод.

Ett ramavtal ska inte i detalj ange ett tågäglä 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 trafik tjänster 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 att 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 turthet, volym och tågägläns 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 iakta 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 tågäglä för internationell trafik som ska ingå i tågplanen, innan samråd om utkastet till tågplan inledd. 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 iakttas.

3. En sökande som är avtalspart i ett ramavtal ska ansöka i enlighet med det avtalet.

4. För tågägen 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 tågägen. 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

Tågplaneprocess

1. Infrastrukturförvaltaren ska i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet, inklusive sådana ansökningar om tågägen 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 tågplan- 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 tågplaneproduktionsperioden.

4. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 46

Samordningsprocess

1. Om intressekonflikter uppstår under den tågplaneprocess 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.

⁽¹⁾ EUT L 276 20.10.2010, s. 22.

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) Tågägen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.

b) Tågägen som preliminärt tilldelats andra sökande på samma linjer.

c) Föreslagna alternativa tågägen 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 tågägen för internationell trafik och hur ändringar kan påverka andra infrastrukturförvaltare.

5. Om ansökningar om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodose 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 tågägen och efter samråd med sökandena inte är möjligt att helt tillgodose 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.

3. Om avgifter enligt artikel 31.4 inte har tagits ut eller gett ett tillfredsställande resultat och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad får infrastrukturförvaltaren dessutom 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 tåglägen 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 tågläge.

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 reserverats 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 tillgodoses 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 faktorer 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

- orsakerna till överbelastningen,
- den sannolika framtida trafikutvecklingen,
- hinder för infrastrukturutveckling,
- alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

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 tröskelvot 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 tågplaneprocessen.

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 t.ex. 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 nätverksnätverk.

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 intresserförklaring, 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-

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

organet, särskilt när det gäller beslut som fattas 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 konkurrensen 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.

⁽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, avtalsöverenskommelsen 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 överskrida 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 grundlagsenliga 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 infrastrukturförvaltare, 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 unionsjärnvägslagstiftning. 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 tågläge 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 tågläget 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 tågläget 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 begärt 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 järnvägstjänster, 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

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER JÄRNVÄGSINFRASTRUKTURANLÄGGNINGAR

Järnvägsinfrastrukturen består av följande anläggningar, förutsatt att de ingår i en spåranläggning, 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 konsoler.
- 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 tågbildningsmöjligheter 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) Skräddarsydd 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 kapacitetsegenskaperna 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 tågplaneprocessen och förfaranden för den planerade tågplaneprocessen 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 rapporteringen, 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 ramor och regler för fastställande och uttag av avgifter som fastställts 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/direkttåg.
 - 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. Infrastrukturåtgärder 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 färör

- 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 överlaganden 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 passagerartrafik, 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 företagens kassallöden 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 kostnads kategorier, 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 LAGSTIFTNING

(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 1.2	Artikel 1.1 Artikel 1.2
Artikel 2.2	Artikel 1.2	Artikel 1.3	Artikel 2.1 Artikel 2.2 Artikel 2.3 Artikel 2.4–2.9
Artikel 2.4			Artikel 2.10 Artikel 2.11
Artikel 3	Artikel 2 b och c	Artikel 2	Artikel 3.1–3.8 Artikel 3.9–3.13 Artikel 3.14–3.15 Artikel 3.16–3.17 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		Artiklarna 4.2 och 14.2	Artikel 7.1 Artikel 7.2

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 5	Artikel 12.1–12.4 Artikel 12.5 Artikel 13 Artikel 14 Artikel 15 Artikel 16
Artikel 10b	Artikel 3 Artikel 4.1–4.4 Artikel 5 Artikel 6 Artikel 7.1 Bilagan, del I, punkt 1 Artikel 8 Artikel 9 Artikel 4.5 Artikel 10 Artikel 11 Artikel 15		Artikel 17.1–17.4 Artikel 18 Artikel 19 Artikel 20.1 Artikel 20.2 Artikel 20.3 Artikel 21 Artikel 22 Artikel 23.1 Artikel 23.2 och 23.3 Artikel 24 Artikel 25 Artikel 26 Artikel 27 Artikel 28
Artikel 10.5		Artikel 1.1 andra stycket Artikel 3	

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

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

Huvudsakligt innehåll i promemorian Fjärde järnvägspaketet

Fjärde järnvägspaketet

Fjärde järnvägspaketet består av sex rättsakter som kan delas upp i två block, den tekniska pelaren och den politiska pelaren. Den tekniska pelaren utgörs av förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet och direktiv (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet. Den politiska pelaren består av förordning (EU) 2016/2337 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, förordning (EU) 2016/2338 om öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen. Stora delar av fjärde järnvägspaketet utgör omarbetningar av tidigare EU-rättsakter vilket innebär att direktiven i dessa delar redan är genomförda i svensk rätt.

ERA:s nya roll

Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, får en mer betydelsefull roll genom fjärde järnvägspaketet. ERA kommer att pröva och bevilja fordonsgodkännanden, typgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg som blir gällande i medlemsstaterna. Sökanden kommer dock fortsatt ha möjlighet att vända sig till nationell säkerhetsmyndighet i de fall trafiken endast ska bedrivas i ett land. En sökande som endast avser att bedriva trafik i Sverige kommer därmed fortsatt kunna vända sig till Transportstyrelsen, som fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Ansökan lämnas dock även i dessa fall in till den gemensamma kontaktpunkten (one-stop-shop) vid ERA. ERA ska också lämna förhandsgodkännande innan en nationell säkerhetsmyndighet får godkänna en fast installation som avser järnvägssignalsystemet ERTMS. För att ERA ska kunna fullgöra sina nya uppgifter kommer det att krävas ett nära samarbete med de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Järnvägslagen delas

Järnvägslagen (2004:519) trädde ikraft den 1 juli 2004. Genom lagen genomfördes i övergripande delar direktiven i första järnvägspaketet i svensk rätt. I övrigt genomfördes direktiven på förordnings- och myndighetsföreskriftsnivå. I järnvägslagen återfinns regler om järnvägsmarknaden, säkerhet och driftskompatibilitet samt regler för de verksamhetsutövare som inte omfattas av EU:s regelverk, för vilka Sverige således har kvar bestämmanderätten. Sedan lagen antogs har den EU-

initierade regelutvecklingen på järnvägsområdet varit omfattande. Bland annat mot bakgrund av att tillämpningsområdena för de olika direktiven inte är helt likalydande, vilket lett ett stort antal undantagsbestämmelser i järnvägslagen, samt att det tillkommit direkt tillämpliga EU-förordningar i anslutning till varje direktiv (genomförandeakter), har regleringen med tiden blivit svåröverskådlig. I denna promemoria föreslås därför att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: tre som ansluter till respektive direktiv – en järnvägsmarknadslag, en järnvägssäkerhetslag och en järnvägstekniklag samt en lag för de järnvägssystem som inte omfattas av EU-regleringen – lag om nationella järnvägssystem. Det innebär att det för varje direktiv kommer att finnas en lag, direkt tillämpliga genomförandeakter, en svensk förordning och myndighetsföreskrifter.

Järnvägsmarknadslagen

Det föreslås en ny järnvägsmarknadslag som omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att genomföra Europaparlaments och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), inklusive ändringsdirektivet. Det betyder att de delar av järnvägslagen som i dag genomför detta direktiv, dvs. bestämmelser om järnvägsföretags tillstånd (licens), redovisning, tillträde till järnvägsnätet, kapacitetstilldelning, tillgång till järnvägstjänster samt avgifter för utnyttjande av infrastruktur och tjänster (del av 3 kap. samt 4–7 kap. järnvägslagen) flyttas över till nya järnvägsmarknadslagen, med de tillägg och justeringar som krävs för att genomföra fjärde järnvägspaketet. Nyheter är bl.a. mer långtgående oberoendekrav för infrastrukturförvaltare. En nyhet är också krav på att marknaden för nationell persontrafik ska öppnas för konkurrens. Detta har som bekant dock redan gjorts i Sverige.

Järnvägstekniklagen

Förslaget till ny järnvägstekniklag motsvarar i det väsentliga de delar av järnvägslagen som reglerar tekniska krav på delsystem samt godkännande för ibruktagande av delsystem och fordon. Tillämpningsområdet för EU:s tekniska reglering utvidgas genom fjärde järnvägspaketet till att omfatta unionens järnvägssystem från att tidigare i huvudsak ha avsett det s.k. TEN-nätet (Trans European Network). Nuvarande möjligheterna för tillsynsmyndigheten att besluta om undantag från kraven begränsas därmed. Järnvägssystemet delas i likhet med vad som gäller i dag in i delsystem för vilka det uppställs övergripande krav, de s.k. väsentliga kraven. Det gäller exempelvis krav på säkerhet, driftskompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Härutöver ska delsystem överensstämma med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och eventuella nationella regler. Kontrollen av att del-systemen överensstämmer med EU-harmoniserade krav ska utföras av en för uppgiften ackrediterad oberoende tredjepartsgranskare, ett anmält organ. En nyhet i järnvägstekniklagen är att delsystem även ska

genomgå kontroll i förhållande till nationella regler. Denna kontroll ska utföras av ett av tillsynsmyndigheten utsett organ. Efter genomförd EG-kontroll kan tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) pröva godkännande för ibruktagande av fasta järnvägsinstallationer. När det gäller installationer som innehåller ERTMS-utrustning, kan godkännande dock ske först efter förhandsgodkännande av ERA. Den största nyheten i järnvägstekniklagen gäller fordonsgodkännanden. ERA ska pröva och utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden och typgodkännanden. Om fordonets område för användning begränsar sig till järnvägsnät i Sverige ska dock sökanden även fortsatt kunna välja att vända sig till tillsynsmyndigheten. I järnvägstekniklagen finns också tillsynsbestämmelser. Dessa flyttas över och kompletteras med särskilda bestämmelser om tillsyn över fasta installationer och fordon. Från järnvägslagen flyttas också över regler om fordons-register och infrastrukturregister. För det senare görs bedömningen att ansvaret bör flyttas till Trafikverket från Transportstyrelsen. En nyhet i förhållande till direktiv (EU) 2016/797 är också att järnvägsföretag innan fordon används första gången ska utföra vissa kontroller, exempelvis för fordonets s.k. ruttkompatibilitet. Som nyhet i järnvägstekniklagen föreslås avslutningsvis införande av sanktionsavgift för den som använder fasta installationer eller fordon som inte har godkänts i enlighet med bestämmelserna i lagen. Sanktionsavgiften ska ersätta nuvarande straffbestämmelse.

Järnvägssäkerhetslagen

I stort är förslaget till nya järnvägssäkerhetslagen uppbyggt på samma sätt som järnvägslagen när det gäller regler om säkerhet. I vissa avseenden har dock regleringen utökats. Det gäller bl.a. säkerhetsstyrningssystem som är mer detaljerat reglerade i järnvägssäkerhetslagen. Det förs även in ett uttryckligt krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att genomföra riskkontrollåtgärder samt att säkerställa att de utomstående aktörer som anlitas i verksamheten genomför riskkontrollåtgärder. Där det är lämpligt ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ingå avtal om risk-kontrollåtgärder med anlitade aktörer. Den största nyheten när det gäller tillstånd är införandet av ett gemensamt säkerhetsintyg som ska gälla unionens järnvägssystem. Tillståndformen för infrastrukturförvaltare, så kallat säkerhetstillstånd, förs över till järnvägssäkerhetslagen med justeringar när det gäller vad som krävs för att beviljas ett sådant tillstånd. Tillsynsbestämmelserna i 8 kap. järnvägslagen förs över, men det förtydligas att tillsyn även kan ske med stöd av direkt tillämpliga EUrättsakter. Vid sidan av järnvägslagens straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen som justeras i viss mån, införs det möjligheter för tillsynsmyndigheten att besluta om att ta ut en sanktionsavgift. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägslagen förs över i stort sett oförändrade. Bestämmelserna om överklagande i 11 kap. järnvägslagen förs över med tillägget att tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg om den sökande begär det.

Vidare förtydligas det att beslut enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter kan överklagas.

Lagen om nationella järnvägssystem

I förslaget till lag om nationella järnvägssystem regleras de järnvägssystem som undantas från järnvägstekniklagens och järnvägssäkerhetslagens tillämpning, t.ex. järnvägsnät som är åtskilda från det övriga nätet och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik. Lagen innehåller framför allt regler om godkännande för ibruktagande av materiel samt krav på säkerhet. I stort är lagen uppbyggd på samma sätt som järnvägslagen när det gäller regler om säkerhet. Regleringen kring säkerhetsstyrningssystem är dock mer detaljerad i lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelserna om nationellt trafiksäkerhetstillstånd, som är en nationell tillståndsför att utföra järnvägstrafik, förs över till lagen om nationella järnvägssystem. Dessutom införs en ny tillståndsför att förvalta anläggningar och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, nationellt infrastrukturstillstånd. Tillsynsbestämmelserna i järnvägslagen förs över till den nya lagen. Vid sidan av järnvägslagens straffbestämmelser i 10 kap. som i viss mån justeras, införs det möjligheter för tillsynsmyndigheten att besluta om att ta ut en sanktionsavgift. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägs-lagen och bestämmelserna om överklagande i 11 kap. järnvägslagen förs över i stort sett oförändrade.

Ändringar i kollektivtrafiklagen

Genom fjärde järnvägspaketet ändras EU:s kollektivtrafikförordning. Flera av de nya bestämmelserna är direkt tillämpliga och kräver inga kompletterande bestämmelser i nationell rätt. Nuvarande möjligheter att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg upphör den 25 december 2023 och andra, med begränsade möjligheter att direkttilldela sådana avtal införs. Medlemsstaterna har dock rätt att bestämma om och i vilken utsträckning direkttilldelning ska tillåtas. Genom föreslagna ändringar i kollektivtrafiklagen ges de regionala kollektivtrafikmyndigheterna rätt att direkttilldela när det är motiverad av exceptionella omständigheter. Detta innebär att möjligheten att direkttilldela avtal ökar något jämfört med i dag vilket medför en ökad flexibilitet för myndigheterna när det t.ex. gäller att avhjälpa brister i trafiken.

Förslag till järnvägsmarknadslag

Härigenom föreskrivs¹² följande

1 kap. Allmänna bestämmelser

Innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik. Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Licens
- 3 kap. – Redovisning av järnvägsverksamhet
- 4 kap. – Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende
- 5 kap. – Särskilda krav på oberoende för vertikalt integrerade företag
- 6 kap. – Rätt att utföra och organisera trafik
- 7 kap. – Tilldelning av infrastrukturkapacitet
- 8 kap. – Infrastrukturförvaltares avgifter
- 9 kap. – Tjänster
- 10 kap. – Tillsyn m.m.
- 11 kap. – Överklagande.

Tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på

- 1. järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet,
- 2. infrastrukturförvaltare,
- 3. tjänsteleverantörer,
- 4. vertikalt integrerade företag, och
- 5. tillsynsmyndigheten.

Undantag

4 § För järnvägsföretag gäller 2–5 kap. endast om järnvägsföretaget har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrning av infrastrukturen.

5 § Denna lag gäller inte för verksamhet vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

Trots undantaget i 2, ska 3 kap. tillämpas för sådana järnvägsföretag som avses i 3 kap. 4 §.

6 § Den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår omfattas av denna lag endast om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

För den som förvaltar en sådan anslutningslinje eller ett sådant sidospår som avses i första stycket, ska endast 6 kap. tillämpas.

7 § För den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, ska endast 9 kap. tillämpas.

8 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en lokal lågtrafikerad järnvägslinje, som inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten, ska undantas från bestämmelserna i 4 och 5 kap. Detta gäller under förutsättning att linjen

1. är högst 100 kilometer lång, och
2. huvudsakligen används för godstrafik.

Därutöver gäller

1. att linjen används av ett enda järnvägsföretag, eller
2. att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen endast används av ett järnvägsföretag får tillsynsmyndigheten besluta att den som förvaltar linjen även ska undantas från bestämmelserna i 7 och 8 kap.

9 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från bestämmelserna i 7 och 8 kap.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Tillsynsmyndighet

10 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om licens samt utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 10 kap. 1 § andra stycket.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgifterna som tillståndsmyndighet enligt artikel 16 och som regleringsorgan enligt artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Ord och uttryck

11 § I lagen avses med

anläggning för tjänster: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §,

drift av järnvägsinfrastruktur: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (väsentliga uppgifter) samt trafikledning,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

järnvägsföretag: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

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, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

järnvägsnät: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare,

modernisering av järnvägsinfrastruktur: större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda,

tjänsteleverantör: den som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §,

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

tågplan: plan över alla tåglägen under en viss angiven period,

underhåll av järnvägsinfrastruktur: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet,

väsentliga uppgifter: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. lokala lågtrafikerade järnvägslinjer, och
2. lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

13 § 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.

2 kap. Licens

Tillståndskrav

1 § För att ett järnvägsföretag ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs en licens enligt 2 § och ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX).

För järnvägsföretag som undantas enligt 1 kap. 4 § finns bestämmelser om tillståndskrav i 3 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen.

Licens

2 § Licens ska beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

2. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,

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

4. genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten enligt 1.

Kraven i första stycket får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.

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

Omprövning av licenser

3 § En licens ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Licensinnehavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana väsentliga förändringar i verksamheten som kan föranleda en omprövning av licensen.

Bemyndiganden

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. licenser enligt 2 §,

2. tillfälliga licenser, och

3. omprövning av licenser enligt 3 §.

3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

Redovisningsskyldighet och bokföring

1 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna. Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra.

2 § Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter, ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte föras över till andra verksamheter, och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

Offentliggörande av redovisning

3 § Den som är skyldig att särredovisa verksamhet enligt 1 eller 2 § ska offentliggöra den redovisningen.

Järnvägsföretag vid fristående järnvägsnät

4 § Järnvägsföretag som utför trafik vid sådana fristående lokala och regionala järnvägsnät som avses i 1 kap. 5 § 2, ska tillämpa bestämmelserna i detta kapitel om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

Undantag

5 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §.

Bemyndiganden m.m.

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. redovisningsskyldighet och bokföring enligt 1 och 2 §§, samt
2. offentliggörande av redovisningen enligt 3 §.

7 § Särskilda bestämmelser om

1. redovisning för vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 14 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer finns i 9 kap. 7 §.

4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

1 § För att säkerställa att en infrastrukturförvaltare agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till de järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet som använder eller avser att

använda förvaltarens järnvägsnät, ska förvaltaren följa bestämmelserna i detta kapitel.

Infrastrukturförvaltares ansvarsområden och organisation

Infrastrukturförvaltares ansvarsområden

2 § En infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för de järnvägsnät som förvaltaren förvaltar.

Organisation och oberoende

3 § En infrastrukturförvaltare ska, förutom i det fall som avses i 5 kap. 2 § 4, vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att beslutsfattandet i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag, andra sökande som avses i 1 § och andra juridiska personer. Ett järnvägsföretag, en annan sökande eller andra juridiska personer får inte ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltare vad gäller de väsentliga uppgifterna.

Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

4 § En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon intressekonflikt och ska agera på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte påverkas av någon intressekonflikt och agerar på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 §. Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Undantag

Offentligt-privat partnerskap

5 § Bestämmelserna om oberoende i 2–4 §§ samt om finansiella krav och krav om finansiell insyn i 11 och 12 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015, om den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på den järnvägsinfrastruktur som ingår i avtalet.

Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

6 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden som avses i 1 kap. 9 § ska undantas från bestämmelserna om

1. oberoende i 2–4 §§,

2. krav för att uppdra åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter i 8 §,

3. krav för att en infrastrukturförvaltare ska få dela sina uppgifter med en annan infrastrukturförvaltare i 9 §, och

4. samarbetsavtal i 10 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Opertiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

7 § En infrastrukturförvaltare ansvarar för att trafikledningen och planeringen av underhållet av infrastrukturen utförs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 §.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll av infrastrukturen agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande och inte påverkas av någon intressekonflikt.

Krav för att uppdra åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter

8 § En infrastrukturförvaltare får uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

1. opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 § kan säkerställas,
2. kommersiellt känslig information kan skyddas, och
3. den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Att dela uppgifter mellan flera infrastrukturförvaltare

9 § Trots vad som anges i 8 § får en infrastrukturförvaltare dela de uppgifter som avses i 2 § med en annan infrastrukturförvaltare, under förutsättning att båda förvaltarna uppfyller kraven i 4 och 5 kap. och i föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § detta kapitel och 5 kap. 14 §.

Samarbetsavtal

10 § Om en infrastrukturförvaltare ingår samarbetsavtal med järnvägsföretag ska detta ske på ett icke-diskriminerande sätt. Samarbetsavtalet ska syfta till att sänka kostnaderna eller förbättra prestandan på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

En infrastrukturförvaltare och ett eller flera järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska utan uppmaning se till att tillsynsmyndigheten får full insyn i utkastet till avtalet.

Finansiella krav

Intäkter

11 § Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur får endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

Lån

12 § En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

Bemyndiganden

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. infrastrukturförvaltares oberoende,
2. opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll,
3. när någon annan sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter eller när uppgifterna delas mellan flera infrastrukturförvaltare,
4. samarbetsavtal, och
5. finansiella krav.

5 kap. Särskilda krav på oberoende för vertikalt integrerade företag

Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende

1 § Utöver vad som anges i 4 kap. ska en infrastrukturförvaltare som ingår i ett sådant företag eller en sådan koncern som avses i 2 § (vertikalt integrerat företag) även följa bestämmelserna i detta kapitel.

Andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ska följa 12 och 14 §§ för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende.

Vertikalt integrerade företag

2 § Ett företag ska anses vara ett vertikalt integrerat företag om

1. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
2. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
3. en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller
4. företaget består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster.

3 § Det som anges i 2 § gäller inte kontroll som utövas av staten genom regeringen över ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare som är fullständigt oberoende från varandra.

Grundläggande skyldigheter för infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag

4 § En infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt åtskild från andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag som avses i 2 § 1–3.

5 § En infrastrukturförvaltare får inte låta andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ha ett avgörande inflytande över beslut som förvaltaren fattar och som rör väsentliga uppgifter.

6 § En infrastrukturförvaltare ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får

1. en ersättning som grundar sig på resultatet för andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag, eller

2. en bonus som huvudsakligen grundar sig på det finansiella resultatet av ett järnvägsföretag som ingår i samma vertikalt integrerade företag.

Undantag

Offentlig-privat partnerskap

7 § Bestämmelserna om oberoende i 4–6 §§ samt finansiella krav och krav om finansiell insyn i 10–14 §§ gäller inte för vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015, om den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden som avses i 1 kap. 9 § och som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska undantas från bestämmelserna om oberoende i 4–6 §§ samt om möjligheten att uppdra åt en annan enhet att sköta väsentliga uppgifter i 9 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Krav för att kunna uppdra åt en annan enhet att sköta väsentliga uppgifter

9 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren uppdras att sköta väsentliga uppgifter endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

Finansiella krav och krav om finansiell insyn

Utdelning

10 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna utdelning som genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till sin ägare, om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag.

Lån

11 § Ett lån som ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag är tillåtet om lånet ingås, betalas ut och betalas av till marknadsmässiga villkor.

Tjänster

12 § Om andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller tjänster åt en infrastrukturförvaltare som ingår i samma vertikalt integrerade företag, ska tjänsterna omfattas av ett avtal och utföras till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinstmarginal.

Skulder

13 § En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom samma vertikalt integrerade företag.

Redovisningen

14 § Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 4 kap. 11 och 12 §§ och i 10–13 §§ detta kapitel samt föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 13 § 5 och 15 § 3 detta kapitel kan kontrolleras.

Redovisningen ska möjliggöra separata räkenskaper och ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna inom det vertikalt integrerade företaget.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
2. att en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag ska kunna sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, och
3. finansiella krav och krav om finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag.

6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

Allmänt

1 § Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela 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 vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på det järnvägsnät förvaltaren råder över.

Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät

2 § 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 som har sin hemvist eller sitt 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 7 kap. 10 § har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät (andra sökande).

Undantag för vissa järnvägsnät

3 § Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik.

Bemyndigande

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

7 kap. Tildelning av infrastrukturkapacitet

Minimipaketet av tillträdestjänster

1 § En infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet följande tillträdestjänster (minimipaket av tillträdestjänster):

1. behandling av ansökan om infrastrukturkapacitet enligt 2 §,
2. rätt att utnyttja den kapacitet som tilldelats,
3. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår,
4. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
5. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan, och
6. all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Grundläggande skyldigheter

2 § En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 6 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som en sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

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

3 § 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 samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får, efter samråd berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur 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.

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

Verksamhetsplan

5 § En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel 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, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

Undantag

6 § Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 8 § första stycket ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 5 §.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 5 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Rapportering av avvikelser

8 § För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 7 kap. 29 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser.

Beskrivning av järnvägsnät

9 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

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

10 § En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

Kapacitetsförstärkningsplan

11 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 18 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Tilldelningsförfarande

Ansökan

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

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

13 § Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

Kapacitetsplanering

14 § Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av

behovet av reservkapacitet. I förslaget ska det även anges vilka tåglägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare.

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

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

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

16 § Om ansökningarna kan samordnas, ska infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

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

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

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepå period, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad innan ett förfarande för samordning inleds enligt 15 §.

19 § Den som betalar en extra avgift enligt 8 kap. 4 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

20 § Om möjligheten att enligt 8 kap. 4 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

21 § En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan ska infrastrukturförvaltaren besvara snarast men senast inom fem arbetsdagar.

Åtgärder vid störningar och liknande

22 § Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren 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. Bilaga 9

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

Tåglägen

24 § Ett tågläge ska tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det till ett annat företag eller för en annan verksamhet. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplaneperiod.

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

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

Ramavtal

26 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon 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 på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen.

27 § Ett ramavtal ska gälla fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Avtalet får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 3 § andra stycket gälla 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl, får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

Trafikeringsavtal

28 § I samband med tilldelning av ett tågläge ska järnvägsföretaget eller annan sökande och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ,

teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tåglandet (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

29 § Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 8 kap. 7 §, som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen.

I ett trafikeringsavtal får undantag göras från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,

2. delar av järnvägsnät, där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och

3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

30 § Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska då genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

31 § Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att reducera driftsstörningar i järnvägssystemet och förbättra järnvägsnätets prestanda.

Bemyndiganden

32 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning och verksamhetsplan,

2. beskrivning av järnvägsnät,

3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan,

4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet,

5. åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner, och

6. rapportering av avvikelser och verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen

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

2 § 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.

Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

3 § Avgifter för utnyttjande av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 1 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 4–8 §§.

4 § Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 11 § får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

5 § Infrastrukturförvaltaren får ändra de avgifter som avses i 3 § för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att ge incitament för att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

En ändring eller differentiering av avgifterna får inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

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

Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt

7 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än som följer av 3 och 4 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 3 och 4 §§.

Rabatt på avgifter

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

Bokningsavgifter

9 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har utnyttjats.

Avgift för museitrafik

10 § En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen enligt 3 § av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 2 §, och
2. analyser av marknadssegment enligt 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

9 kap. Tjänster

Tillhandahållande av grundläggande tjänster

1 § En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster).

Grundläggande tjänster är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för 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 än som avses i 5 samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt,

7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,

8. tjänster för olycksundsättning, och

9. tjänster i bränsledepåer.

2 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

3 § Om en anläggning för en tjänst som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag eller någon annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för ett annat ändamål.

Tillhandahållande av tilläggstjänster och extratjänster

4 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

Tilläggstjänster är

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

Extratjänster 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.

Tillträde för genomfartstrafik

5 § Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan trafik (genomfartstrafik).

Avgifter för tjänster

6 § Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för nyttjande av spår inom anläggningen för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § andra stycket och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma

gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 4 § om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Krav på oberoende och separata räkenskaper

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket 1–4, 7 och 9 står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och detta företag eller organ ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

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

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tjänster och förfaranden för tillhandahållande av tjänster,
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter,
3. redovisning och bokföring, och
4. krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra sökande än järnvägsföretag.

10 kap. Tillsyn m.m.

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om licens, prövning av tvist enligt 10 kap. 9 § och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Första, andra och tredje styckena gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet ska utan uppmaning ge tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

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

Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende

4 § Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa sådan eventuell anknytning till företaget i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

5 § Den befattningshavare som avses i 4 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphör inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

Förelägganden

6 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU)

nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får en fråga om utdömande av vite enligt denna lag inte prövas för samma förfarande.

Återkallelse av licens

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,
2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket, eller
3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använder licensen.

8 § Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren, ska tillsynsmyndigheten återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

Prövning av tvist

9 § Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör i enlighet med denna lag står i överensstämmelse med någon av bestämmelserna i 4–9 kap. eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Tillsynsmyndigheten ska inom en månad begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna.

Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet ska meddelas senast inom sex veckor från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § andra stycket bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

10 § Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 10 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal borde ändras eller upphävas.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 §,
2. återkallelse av licens, och
3. prövning av tvister.

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Detsamma gäller beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

2. En licens som har meddelats enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. 2 § denna lag.

3. Ett lån enligt 5 kap. 11 § som har ingåtts före den 24 december 2016 fortsätter att gälla till förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av.

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

Förslag till järnvägstekniklag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Syfte

1 § Denna lag syftar till att skapa ett sammanlänkat, driftskompatibelt och säkert järnvägssystem genom teknisk harmonisering som främjar, förbättrar och utvecklar järnvägstransporterna och successivt leder till en inre marknad för järnvägsmateriel och järnvägstjänster. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

Innehåll

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Krav på delsystem och komponenter
- 3 kap. – Godkännande av fasta installationer
- 4 kap. – Godkännande av fordon
- 5 kap. – Tillsyn
- 6 kap. – Sanktionsavgift
- 7 kap. – Omprövning och överklagande

Tillämpningsområde

3 § Denna lag gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797, i den ursprungliga lydelsen.

För 6–8 §§ regleras dock tillämpningsområdet i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif).

Undantag

4 § Denna lag gäller inte för

- 1. tunnelbana och spårväg,
- 2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § första stycket och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
- 3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
- 4. järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

¹ Jfr Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

5 § Bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Denna lag ska dock gälla för duospårvagnar, om inte annat är särskilt föreskrivet.

Bestämmelser om järnvägssystem och fordon som inte omfattas av denna lag finns i lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska gälla som svensk lag.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

7 § Om revisionsutskottet inom Otif har beslutat om en för Sverige bindande ändring av bihang G, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i det bihang som anges i 6 §.

Tillsynsmyndighet

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 5 kap. 1 § andra stycket. Tillsynsmyndigheten prövar också ansökningar om godkännanden enligt lagen i de fall som anges i 3 och 4 kap.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Ord och uttryck

10 § I lagen avses med

driftskompatibilitet: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som uppställda prestandakrav uppfylls,

duospårvagnar: spårvagnar som är avsedda för användning på både snabbspårväg och järnvägsnät,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

ERTMS-utrustning: utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Management System,

fasta installationer: installationer hänförliga till något av de markbaserade delsystemen,

fordon: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät,

genomförandeplan: en nationell eller europeisk plan för fastställande av tidsmässig och geografisk anpassning till en viss TSD,

markbaserade delsystem: delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur,

modernisering: ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens eller fordonets totala prestanda,

nationella regler: föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande,

ombyggnation: ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlag som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar den fasta installationens eller fordonets prestanda,

one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå: det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,

organ för bedömning av överensstämmelse: organ som anmälts eller utsetts att utföra EG-kontroll,

TSD: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vad som utgör den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt bilaga I till direktiv (EU) 2016/797,

2. vilka järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska eller turiständamål,

3. duospårvagnar, och

4. vad som utgör museifordon, arbetsfordon och arbetsredskap samt vilka krav som gäller för sådana fordon och redskap.

2 kap. Krav på delsystem och komponenter

Järnvägssystemets indelning

1 § Vid tillämpning av denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen delas järnvägssystemet in i delsystem. Regeringen meddelar föreskrifter om vilka dessa delsystem är.

Varje delsystem består av komponenter. De komponenter som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås utgör driftskompatibilitetskomponenter.

Väsentliga krav och TSD:er

2 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet ska uppfylla föreskrivna väsentliga krav om

1. säkerhet,
2. tillförlitlighet och tillgänglighet,
3. hälsa,
4. miljöskydd,
5. teknisk kompatibilitet, och
6. tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Varje delsystem ska dessutom överensstämma med föreskrivna TSD:er och nationella regler.

EG-kontroll av delsystem

Grundläggande krav

3 § Innan en fast installation godkänns för att tas i bruk enligt 3 kap. eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap., ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemet uppfyller de krav som framgår av 2 §.

Organ för bedömning av överensstämmelse

4 § EG-kontroll enligt 3 § ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD, ska kontrollen utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella regler, ska kontrollen utföras av ett organ som utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

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

Kontrollintyg

5 § Om ett organ för bedömning av överensstämmelse anser att delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitats för att kontrollera enligt 4 §, ska organet utfärda ett kontrollintyg.

EG-kontrollförklaring

6 § Kraven i 2 och 3 §§ ska anses uppfyllda om den som avser att ta delsystemet i bruk eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz på grundval av det kontrollintyg som avses i 5 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter

Grundläggande krav för utsläppande på marknaden

7 § Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de

1. innebär att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller tillämpliga väsentliga krav enligt 2 § första stycket, och

2. används inom avsett område och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

EG-försäkran

8 § Kraven i 7 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga TSD:er och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en sådan försäkran, ska i stället den som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden eller som monterar den avge EG-försäkran.

Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning

9 § Om det krävs enligt tillämplig TSD, ska bedömningen av överensstämmelse och lämplighet enligt 8 § vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Bedömningsorganet ska i de fall det krävs enligt TSD:n utfärda intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD och är lämplig att använda för järnvägsändamål.

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

Undantag från tillämpning av TSD

10 § Tillsynsmyndigheten får besluta att delsystem inte behöver överensstämma med en TSD i de fall regeringen föreskriver.

Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. de väsentliga kraven,
2. TSD:er, genomförandeplaner till TSD:er och undantag från tillämpning av TSD:er,

3. villkor för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemet,

4. när nationella regler får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler antas samt om undantag från nationella regler och de förfaranden som då ska tillämpas,

5. anmälda och utsedda organ,

6. EG-kontroll av delsystem, kontrollintyg och EG-kontrollförklaring, Bilaga 9 och

7. EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter, bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning och intyg om överensstämmelse.

3 kap. Godkännande av fasta installationer

Godkännande att ta fasta installationer i bruk

Grundläggande krav

1 § Fasta installationer får tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls och tillsynsmyndigheten har godkänt dem för att tas i bruk.

Det som föreskrivs om fasta installationer i detta kapitel gäller även för delar av fasta installationer.

Krav för att beviljas godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar

1. EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 6 § jämte det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,

2. att de delsystem som avses i 1 är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras i,

3. att integrationen av de delsystem som avses i 1 och 2 är säker, och

4. när det gäller ERTMS-utrustning och i de fall regeringen föreskriver, att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat förhandsgodkännande.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

3 § När en fast installation som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av de planerade arbetena,

2. det krävs i tillämplig TSD, eller

3. det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar enligt vilka godkännandet har beviljats.

Sökanden ska ge in underlag som beskriver moderniserings- eller ombyggnadsprojektet till tillsynsmyndigheten, som beslutar om ett nytt godkännande ska krävas. Om den fasta installationen innehåller ERTMS-utrustning, ska beslutet fattas efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Tillfälligt godkännande

4 § Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

Villkor

5 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. godkännande för ibruktagande av fasta installationer,
2. Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning,
3. nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer,
4. tillfälliga godkännanden av fasta installationer, och
5. tidsfrister och förfaranden för prövning av godkännanden av fasta installationer.

4 kap. Godkännande av fordon

Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

Grundläggande krav

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå i enlighet med detta kapitel. Ett godkännande prövas och gäller för ett visst område (område för användning).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal om att godkännanden som beviljats av en nationell säkerhetsmyndighet i Danmark, Norge eller Finland ska gälla för trafik till stationer eller terminaler på den svenska sidan av gränsen.

Krav för att beviljas godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar

1. EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 6 § jämte det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
2. att de delsystem som avses i 1 är tekniskt kompatibla,
3. att de delsystem som avses i 1 är integrerade på ett säkert sätt, och
4. att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Prövningsinstans

3 § Ett godkännande av fordon enligt 1 § prövas och beviljas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan om godkännande. Ansökan ska i samtliga fall ges in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796.

Tillfälliga godkännanden

4 § Tillsynsmyndigheten får bevilja tillfälligt godkännande för ett fordon om prov på järnvägsnätet är nödvändigt för att bedöma om kraven enligt 2 § 2 eller 4 är uppfyllda.

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

5 § När ett fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande om

1. det ska göras ändringar som påverkar parametrar för den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det enligt tillämpliga TSD:er eller nationella regler krävs ett nytt godkännande,

2. den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt, eller

3. det annars följer av tillämplig TSD.

Sökanden bedömer om nytt godkännande krävs enligt första stycket 1–

3.

Uppdaterat godkännande av fordon*Uppdaterat godkännande vid utvidgning av fordonets område för användning*

6 § När området för användning av ett fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden ska utvidgas krävs ett uppdaterat godkännande. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.

Prövningsinstans vid uppdaterat godkännande

7 § Om tillsynsmyndigheten har beviljat befintligt fordonsgodkännande och även det utvidgade området för användning begränsar sig till järnvägsnät i Sverige, lämnas ansökan om uppdaterat godkännande in till tillsynsmyndigheten, som prövar ansökan. I övriga fall lämnas ansökan in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå, som prövar ansökan.

Typgodkännande av fordon*Beviljande av typgodkännanden*

8 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, i enlighet med den princip för behörig prövningsinstans som framgår av 3 § första stycket, på särskild ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

Tillsynsmyndigheten får därutöver på sökandens begäran i samband med ett godkännande enligt 1, 5 eller 6 § även bevilja typgodkännande för fordonet.

Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav på förnyat typgodkännande

9 § Om de TSD:er eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 8 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av berörda typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet beslutar byrån om förnyelse.

En förnyad prövning enligt första stycket och de kontroller som krävs i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp

10 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp ska utan ytterligare kontroller beviljas ett godkännande för att släppas ut på marknaden enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Europeiska kommissionen fastställer i en genomförandeakt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig.

Villkor för godkännande

11 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

Skyldigheter innan fordon används första gången

Registrering i fordonsregister

12 § Efter det att ett fordon har godkänts för att släppas ut på marknaden och innan fordonet används första gången inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det på fordonsinnehavarens begäran ha registrerats i ett fordonsregister.

När fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras i det svenska fordonsregistret enligt 5 kap. 13 §. När fordonets område för användning gäller flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i en av de berörda staternas fordonsregister.

Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

13 § I samband med registrering enligt 12 § andra stycket i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Kontroller som ska utföras av järnvägsföretaget

14 § Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har godkänts för att släppas ut på marknaden enligt bestämmelserna i detta kapitel samt har registrerats och märkts med fordonsnummer enligt 12 och 13 §§,

2. fordonet enligt uppgifter i infrastruktureregistret enligt 5 kap. 14 §, tillämpliga TSD:er eller uppgifter från infrastrukturförvaltaren är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och

3. fordonet är integrerat i den tågsammansättning som det ska användas i enlighet med järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) och tillämplig TSD.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. godkännande att släppa ut fordon på marknaden och om undantag från krav på godkännande,

2. tillfälliga godkännanden under godkännandeprocessen och EG-kontrollförfarandet samt skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov på järnvägsnätet,

3. nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation, inklusive vilka krav som ska gälla vid modernisering eller ombyggnation av fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning,

4. uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordon område för användning, inklusive vilka krav som ska gälla vid utvidgning av området för användning för fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning,

5. typgodkännande, krav på förnyat typgodkännande och rapportering till det europeiska registret över godkända fordonstyper,

6. innehåll och villkor i godkännandebeslut,

7. tidsfrister och förfaranden för prövning av fordonsgodkännanden,

8. rapportering till fordonsregister, europeiska fordonsnummer och märkning av fordon, och

9. kontroller som ska utföras av järnvägsföretag innan fordon används första gången.

5 kap. Tillsyn m.m.

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

2 § För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, för bedömningen av ansökningar om godkännanden och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Tillsyn över markbaserade delsystem

Tillsynsmyndighetens tillsyn över markbaserade delsystem

5 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över markbaserade delsystem för att säkerställa att delsystemen uppfyller de väsentliga kraven enligt 2 kap. 2 § första stycket och enligt föreskrifter som preciserar dessa krav. För gränsöverskridande markbaserade delsystem ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller kraven enligt 2 kap. 7 §.

6 § Om tillsynsmyndigheten vid tillsyn över markbaserade delsystem enligt 5 § vid en samlad bedömning finner att det finns sådana brister att infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för att beviljas säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), ska tillsynsmyndigheten begränsa eller återkalla säkerhetstillståndet.

Tillsyn över fordon

Järnvägsföretagets skyldigheter

7 § Om ett järnvägsföretag konstaterar att ett järnvägsfordon som det använder i sin verksamhet inte uppfyller ett tillämpligt väsentligt krav

enligt 2 kap. 2 § första stycket, ska järnvägsföretaget vidta de åtgärder som krävs för att fordonet ska uppfylla kraven. Bilaga 9

Tillsynsmyndighetens skyldigheter

8 § Om tillsynsmyndigheten får kännedom om att ett fordon eller en fordonstyp som används på avsett sätt inte uppfyller ett tillämpligt väsentligt krav enligt 2 kap. 2 § första stycket, ska tillsynsmyndigheten informera det järnvägsföretag som använder fordonet eller fordonstypen och kräva att åtgärder vidtas för att säkerställa fordonets överensstämmelse med de väsentliga kraven.

Föreläggande om tillfälliga säkerhetsåtgärder

9 § Om de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget enligt 7 och 8 §§ inte säkerställer överensstämmelse med tillämpliga väsentliga krav och detta leder till en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta om föreläggande enligt 4 § att vidta lämpliga tillfälliga säkerhetsåtgärder inklusive att omedelbart begränsa eller avbryta verksamheten.

Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden

10 § Om tillsynsmyndigheten efter granskning av effektiviteten i de åtgärder som vidtagits enligt 9 § bedömer att åtgärderna inte är tillräckliga för att komma till rätta med den allvarliga säkerhetsrisken, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet enligt 4 kap. 8 §. Detta gäller dock endast om det visats att bristen på överensstämmelse med det väsentliga krav som föranlett den allvarliga säkerhetsrisken fanns redan vid godkännande av fordonet eller fordonstypen.

Fordon som byggts i enlighet med ett typgodkännande som återkallats

11 § Om ett typgodkännande enligt 4 kap. 8 § återkallas, får fordon som byggts i enlighet med typgodkännandet inte släppas ut på marknaden. Fordon ska dras tillbaka om de redan har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 10 § med ett återkallat typgodkännande.

Marknadskontroll

Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter

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

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

Register

Fordonsregister

13 § Tillsynsmyndigheten ska föra ett register över fordon.

Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska, även om sekretess skulle anses föreligga, lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission,
2. en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, samt
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Infrastrukturregister

14 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra och offentliggöra ett register över järnvägsinfrastruktur.

Infrastrukturförvaltare ska till myndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndighetens uppgift som anmälande myndighet för utsedda organ

Bedömning och kontroll

15 § Tillsynsmyndigheten ska inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av den som ansöker om att bli utsett organ enligt 2 kap. 4 §.

Beslut att utse organ

16 § Tillsynsmyndigheten ska på ansökan besluta att utse organ enligt 15 § som uppfyller föreskrivna krav om organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och förfaranden, insyn, ekonomi, ansvarsförsäkring, personal, sekretess, objektivitet, opartiskhet och oberoende.

Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz om de organ som utsetts enligt första stycket.

Tillsyn över utsedda organ

17 § Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

Tillsynsmyndigheten har rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ

18 § Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 16 § om det utsedda organet inte längre uppfyller föreskrivna krav eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen, staterna inom EES samt Schweiz om beslut om begränsning eller återkallelse enligt första stycket. Bilaga 9

Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter

Kontroller

19 § Det anmälda eller utsedda organ som anlitats för att utföra EG-kontroll enligt 2 kap. 4 § ska under den tid kontrollförfarandet pågår hos den sökande utföra kontroller för att säkerställa att delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med de TSD:er eller nationella regler som organet anlitats för att kontrollera överensstämmelse med. Kontrollerna får vara oanmälda.

20 § Om ett anmält organ vid kontroll enligt 19 § konstaterar att kraven i en TSD inte följs, ska organet begära att korrigerande åtgärder vidtas. Detsamma gäller om ett utsett organ konstaterar att kraven i nationella regler inte följs. Ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § ska inte utfärdas förrän bristerna har åtgärdats.

Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg

21 § Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § har utfärdats konstaterar att ett delsystem inte längre uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er respektive nationella regler, ska organet begära att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas. Om sådana åtgärder inte vidtas ska organet vid behov, beroende på vad som är lämpligt, begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla kontrollintyget.

Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation

22 § Det anmälda eller utsedda organ som anlitats för att utföra EG-kontroll enligt 2 kap. 4 § har för att kunna utföra sitt uppdrag rätt att av den sökande få

1. tillträde till alla lokaler och platser, materiel och fordon som behövs, och
2. tillgång till alla handlingar och dokument som behövs.

Tystnadsplikt

23 § Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med EG-kontroll eller EG-försäkrans tillhandahåller om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Bemyndiganden

Föreskriftsbemyndiganden

24 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn, inklusive tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder,

2. järnvägsföretags åtgärder för att säkerställa fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven samt rapporteringskrav,

3. ändring, indragning och återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden,

4. marknads kontroll,

5. fordonsregister och infrastrukturregister samt krav på rapporteringsskyldighet för fordonsinnehavare och infrastrukturförvaltare till sådana register,

6. rapporteringskrav till det europeiska registret över godkända fordonstyper vid ändringar, indragningar eller återkallelser av typgodkännanden,

7. skyldigheter att lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete,

8. uppgifter, skyldigheter och befogenheter för anmälande myndigheter,

9. krav för att bli ett anmält eller utsett organ, anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, dotterföretag och underleverantörer till anmälda och utsedda organ samt ackrediterade interna organ, och

10. skyldigheter för den som har anlitat ett anmält eller utsett organ att till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

Avgiftsbemyndigande

25 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

6 kap. Sanktionsavgift

Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i verksamheten använder

1. fasta installationer som inte har godkänts för att tas i bruk enligt 3 kap., eller

2. fordon som inte har godkänts för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt någon annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Befrielse från sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

Beslut om sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

7 § Sanktionsavgiften tillfaller staten.

8 § En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

7 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte godkänna en fast installation enligt 3 kap. eller fordon enligt 4 kap. om den sökande begär det. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt 5 kap. 10 § om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande.

En begäran om omprövning enligt första stycket ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärenden enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

När det gäller omprövning av beslut enligt 5 kap. 10 § ska dock tillsynsmyndigheten så snart begäran kommer in till myndigheten tillfälligt upphäva beslutet, och först därefter och senast en månad efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten antingen slutgiltigt bekräfta eller upphäva beslutet.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 5 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 5 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft.

6 § Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

-
1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
 2. Beslut om undantag från krav på att tillämpa en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har meddelats före ikraftträdandet gäller fortfarande.
 3. Äldre föreskrifter för kontroll av överensstämmelse med nationella regler enligt 2 kap. 4 § gäller till utgången av 15 juni 2021.
 4. Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet.

5. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § 4 gäller inte

a) för nybyggnationsprojekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

b) till utgången av 16 juni 2031, för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.

6. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande att släppa ut fordonet på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonets område för användning ska utvidgas, dock endast för det nya området, eller fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 5 § denna lag.

7. Ett typgodkännande av fordon eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse som har beslutats före ikraftträdandet gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 7 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 9 §.

8. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.

9. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

Förslag till järnvägssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Syfte

1 § Denna lag syftar till att upprätthålla och kontinuerligt utveckla och förbättra säkerheten hos järnvägssystemet, samtidigt som tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Innehåll

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande.

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Grundläggande säkerhetskrav
- 3 kap. – Tillstånd
- 4 kap. – Tillsyn
- 5 kap. – Ordning
- 6 kap. – Sanktionsavgift
- 7 kap. – Straffbestämmelser
- 8 kap. – Omprövning och överklagande

Tillämpningsområde

3 § Denna lag gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, i den ursprungliga lydelsen.

Undantag

4 § Denna lag gäller inte

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som enbart används på sådana nät.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

5 § Bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Bilaga 9

Bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag finns i lagen (XX) om nationella järnvägssystem.

Tillsynsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 4 kap. 1 § andra stycket. Tillsynsmyndigheten prövar också, i de fall som anges i 3 kap., ansökningar om tillstånd enligt lagen.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

Ord och uttryck

7 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät,

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

järnvägsföretag: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

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,

nationella regler: föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med av regeringen i enlighet med direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande,

omfattning av verksamhet: omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn,

område för verksamhet: ett eller flera järnvägsnät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik,

one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå: det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,

säkerhetskritiska arbetsuppgifter: arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten,

TSD: en teknisk specifikation för driftkompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta,

typ av verksamhet: indelning av verksamhet i persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster, och

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det register över fordon som avses i 5 kap. 13§ järnvägstekniklagen (2020:XX).

2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer

1 § I gemensamma säkerhetsmål som framgår av EU-rättsakter fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och för dess olika delar.

I gemensamma säkerhetsmetoder, som framgår av EU-rättsakter, fastställs metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav. Det kan krävas organ för bedömning av överensstämmelse enligt dessa gemensamma säkerhetsmetoder.

För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har gemensamma säkerhetsindikatorer fastställts. Dessa framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/798.

Säkerhetsansvar

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Krav på säkerhetsstyrningssystem

3 § Infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

1. bidra till att Europeiska unionens järnvägssystem kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen,

2. säkerställa att Europeiska unionens järnvägssystem uppfyller de säkerhetskrav som framgår av tillämpliga TSD:er, och

3. säkerställa att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas.

4 § Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

5 § Av säkerhetsstyrningssystemet ska det framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation,
2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,
3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,
4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och
5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

6 § Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetens typ, omfattning, område och andra relevanta förhållanden.

Krav på riskkontrollåtgärder

7 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer. Riskkontrollåtgärderna ska genomföras i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798.

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktiv (EU) 2016/798. Dessa aktörer ska genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i samarbete med andra aktörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, i de fall det är lämpligt, i avtal med de anlitate aktörerna uppställa krav på genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder.

9 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen ska, inom ramarna för sin respektive behörighet, vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att hantera den upptäckta säkerhetsrisken och rapportera den till berörda parter. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet också gör detta.

10 § Om ett järnvägsföretag använder ett annat järnvägsföretags fordon ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Krav på materiel

11 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

Krav på personal

12 § De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

13 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får stänga av den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning från sådana arbetsuppgifter.

Personalens rätt till kopia av handlingar

14 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, till denne överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Krav på underhållsansvarig enhet för fordon

15 § För att ett fordon ska få användas på järnvägsnätet ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska säkerställa att den underhållsansvariga enheten för fordonet uppfyller kraven i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

16 § Den underhållsansvariga enheten ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon för vars underhåll enheten ansvarar är i säkert skick.

17 § En underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsorgan.

Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

18 § Certifikat till en underhållsansvarig enhet för godsvagnar, som avses i 17 § första stycket, ska på ansökan beviljas den som uppfyller kraven i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007.

Krav på rapportering av olyckor

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

Krav på årlig säkerhetsrapport

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

Bemyndiganden

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. organ för bedömning av överensstämmelse enligt gemensamma säkerhetsmetoder,
2. säkerhetsstyrningssystem,
3. riskkontrollåtgärder,
4. kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
5. underhållsansvarig enhet och, i det fall det är möjligt enligt direktiv (EU) 2016/798, föreskrifter om undantag från krav på sådan enhet,
6. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 19 §,
7. årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag,
8. när nationella regler enligt 1 kap 7 § får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler ska antas, och
9. trafikregler.

3 kap. Tillstånd**Tillstånd för järnvägsföretag***Tillståndskrav*

1 § För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs

1. ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 §, och
2. en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

2 § För de järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (xx) krävs inte en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 2 i detta kapitel.

Prövningsinstans för gemensamt säkerhetsintyg

3 § Ett gemensamt säkerhetsintyg prövas och utfärdas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, i de fall verksamheten endast ska bedrivas i Sverige, av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. Ansökan ska i samtliga fall ges in till one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Krav för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg

- 4 §** Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas järnvägsföretag som
1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
 2. uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,
 3. uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och
 4. uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798.

Villkor

5 § Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett gemensamt säkerhetsintyg, eller under detta tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Giltighetstid och förnyelse

6 § Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av järnvägsföretaget.

Uppdatering vid väsentlig förändring eller utvidgning av området för verksamheten

7 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs då det sker en väsentlig förändring av typen av verksamhet eller av verksamhetens omfattning.

8 § Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs om tillståndshavaren vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

9 § Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

10 § En innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg är skyldig att anmäla förändringar enligt 7 § till tillsynsmyndigheten.

Tillstånd för infrastrukturförvaltare

Tillståndskrav

11 § För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett säkerhetstillstånd enligt 12 §.

Krav för att beviljas säkerhetstillstånd

- 12 §** Ett säkerhetstillstånd ska beviljas infrastrukturförvaltare som
1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
 2. uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,
 3. uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,
 4. uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798, och
 5. har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Villkor

13 § Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett säkerhetstillstånd, eller under detta tillstånds giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Giltighetstid och förnyelse

14 § Ett säkerhetstillstånd är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren.

Uppdatering vid väsentlig förändring

15 § Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs då det sker en väsentlig förändring i något eller några av delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring av principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

16 § Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett säkerhetstillstånd med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

17 § En innehavare av ett säkerhetstillstånd är skyldig att anmäla förändringar enligt 15 § till tillsynsmyndigheten.

Bemyndiganden

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 2,
2. gemensamt säkerhetsintyg, inklusive förnyelse och uppdatering, och
3. säkerhetstillstånd, inklusive förnyelse och uppdatering.

4 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

2 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka Europeiska unionens järnvägsbyrå har utfärdat gemensamt säkerhetsintyg.

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

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, och

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska redovisa avtal om riskkontrollåtgärder enligt 2 kap. 8 § på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten.

Förelägganden

5 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa

efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket. Bilaga 9

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Begränsning eller återkallelse av tillstånd

6 § Tillsynsmyndigheten får begränsa eller återkalla ett tillstånd som myndigheten meddelat enligt 3 kap., om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och andra nationella regler, eller
3. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Bemyndiganden

Föreskriftsbemyndiganden

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten ska lämna de uppgifter som myndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn,
2. tillsyn, inklusive tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder, och
3. begränsning och återkallelse av tillstånd.

Avgiftsbemyndigande

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

5 kap. Ordning

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

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) och med alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana preparat som avses i 1 kap. 10 a § samma lag.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid ett järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid ett järnvägssystem får avlägsna den som överträder förbudet i 2 § från järnvägsinfrastrukturen.

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

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

6 kap. Sanktionsavgift

Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

1. utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 3 kap. 1 § 2 eller 3 kap. 2 §,

2. i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 12 § för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den som anlitas inte har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 13 § första eller andra stycket, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 19 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 21 § 6.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

Belopp

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Befrielse från sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

Beslut om sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utskönningsbalken ske.

7 § Sanktionsavgiften tillfaller staten.

8 § En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

7 kap. Straffbestämmelser

1 § Det får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färdens uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter

färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

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

Är ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

3 § Den som bryter mot förbudet i 5 kap. 1 § döms till penningböter.

4 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 5 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

8 kap. Omprövning och överklagande

Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. om den sökande begär det. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

5 § Beslut som ett ackrediterat certifieringsorgan fattar med stöd av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007, får överklagas till tillsynsmyndigheten.

6 § Ett beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd enligt 4 kap. 6 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller inte heller förrän det har fått laga kraft.

7 § Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

2. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519), ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § järnvägslagen eller ett tillstånd av tillsynsmyndigheten att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med utgången av 15 juni 2024 och enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

3. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

4. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket denna lag.

Förslag till lag om nationella järnvägssystem

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Innehåll

1 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Grundläggande säkerhetskrav
- 3 kap. – Godkännande
- 4 kap. – Tillstånd
- 5 kap. – Tillsyn
- 6 kap. – Ordning
- 7 kap. – Sanktionsavgift
- 8 kap. – Straffbestämmelser
- 9 kap. – Överklagande

Tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller för järnvägssystem som varken omfattas av järnvägstekniklagen (2020:XX) eller järnvägssäkerhetslagen (2020:XX).

Lagen gäller också för fordon som används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät i fråga om godkännande av fordon. I övrigt tillämpas järnvägssäkerhetslagen för dessa fordon.

Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag samt enligt föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten prövar också ansökningar om godkännanden i de fall som anges i 3 kap. och ansökningar om tillstånd enligt lagen i de fall som anges i 4 kap.

Ord och uttryck

4 § I lagen avses med

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordon: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik,

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

järnvägsföretag: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

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, Bilaga 9

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

säkerhetskritiska arbetsuppgifter: arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten.

Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur.

2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

Säkerhetsansvar

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Krav på säkerhetsstyrningssystem

2 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

3 § Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

4 § Av säkerhetsstyrningssystemet ska det framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation,

2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,

3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,

4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och

5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

5 § Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

Krav på riskkontrollåtgärder

6 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer.

Krav på materiel

7 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

Krav på personal

8 § De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

9 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning får stängas av från sådana arbetsuppgifter av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

Krav på rapportering av olyckor

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

Krav på årlig säkerhetsrapport

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

Bemyndiganden

12 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontrollåtgärder,
3. kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 10 §,
5. årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och om undantag från krav på sådan rapport, och
6. trafikregler.

3 kap. Godkännande

Godkännande av järnvägsinfrastruktur

Tillsynsmyndighetens godkännande

1 § Järnvägsinfrastruktur får upplåtas för trafik endast om den har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av godkänd järnvägsinfrastruktur.

Krav för att beviljas godkännande

2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att den uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillfälligt godkännande

3 § När tester av järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att bedöma om kraven för att beviljas godkännande enligt 2 § är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

Villkor

4 § Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om godkänd järnvägsinfrastruktur ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Godkännande av fordon

Tillsynsmyndighetens godkännande

5 § Ett fordon får framföras på järnvägsinfrastruktur endast om det har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av ett godkänt fordon.

För fordon som har godkänts enligt järnvägstekniklagen (2020:XX) krävs ett godkännande enligt detta kapitel i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

För fordon som har godkänts för att tas i bruk av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz krävs ett godkännande enligt detta

kapitel i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

Krav för att beviljas godkännande

6 § Ett godkännande enligt 5 § ska beviljas om sökanden visar att fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att det uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillfälligt godkännande

7 § När prov av fordon på järnvägsinfrastrukturen är nödvändig för att bedöma om kraven enligt 6 § är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

Villkor

8 § Ett godkännande enligt 5 och 7 §§ får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om ett godkänt fordon ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

Oberoende granskare

Anlitande av oberoende granskare

9 § Tillsynsmyndigheten får kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd oberoende granskare. Den oberoende granskarens arbete utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur eller fordon är uppfyllda.

Tystnadsplikt

10 § Personal vid en oberoende granskare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Innan fordon används första gången

Registrering i fordonsregister

11 § Efter det att ett fordon har godkänts och innan fordonet används första gången ska det på fordonsinnehavarens begäran registreras i det register över fordon som avses i 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen (2020:XX).

Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

12 § I samband med registrering enligt 11 § i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt

fordonsnummer som förs in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret. Bilaga 9

Bemyndiganden

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande,

2. godkännande av järnvägsinfrastruktur och om undantag från krav på sådant godkännande,

3. godkännande av fordon, vilket även avser fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen (2020:XX) eller av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och om undantag från krav på sådant godkännande,

4. tillfälligt godkännande under godkännandeprocessen,

5. väsentlig ombyggnad,

6. nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning,

7. nytt godkännande av fordon efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning eller enligt järnvägstekniklagen (2020:XX), eller om godkännandet har meddelats av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz,

8. oberoende granskare,

9. rapportering till fordonsregister och om undantag från krav på sådan rapportering,

10. märkning av fordon och om undantag från krav på sådan märkning, och

11. förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande.

4 kap. Tillstånd

Tillstånd för järnvägsföretag

Tillståndskrav

1 § För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs antingen

1. ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten enligt järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), eller

2. ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 §.

2 § För de järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2020:XX) krävs inte försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 1 i detta kapitel.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

- 3 §** Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som
1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
 2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–9 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
 3. genom en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i första stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Tillstånd för infrastrukturförvaltare

Tillståndskrav

- 4 §** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett nationellt infrastrukturstillstånd enligt 5 §.

Nationellt infrastrukturstillstånd

- 5 §** Ett nationellt infrastrukturstillstånd ska endast beviljas den som
1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
 2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–9 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
 3. har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Kraven i första stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt infrastrukturstillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Uppdatering och anmälningsskyldighet

Uppdatering

- 6 §** Uppdatering av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd krävs när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av tillstånden med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

Anmälningsskyldighet

- 7 §** En innehavare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana väsentliga förändringar som avses i 6 § första stycket.

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. nationellt trafiksäkerhetstillstånd,
2. nationellt infrastrukturillstånd,
3. väsentlig förändring av verksamheten,
4. uppdatering av tillstånd, och
5. förutsättningar för att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkringskydd enligt järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX) eller järnvägsmarknadslagen (2020:XX).

5 kap. Tillsyn

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

2 § För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

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

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

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Förelägganden

4 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får en fråga om utdömande av vite enligt denna lag inte prövas för samma förfarande.

Återkallelse av godkännande

5 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som myndigheten meddelat enligt 3 kap. om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Återkallelse av tillstånd

6 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd som myndigheten meddelat enligt 4 kap., om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, eller
3. tillståndshavaren under minst ett år inte använder tillståndet.

Rapporteringskyldighet

7 § Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon enligt 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen (2020:XX) och anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Bemyndiganden

Föreskriftsbemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. återkallelse av godkännande,
2. återkallelse av tillstånd, och
3. rapporteringskyldighet för fordonsinnehavare till registret över fordon enligt 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen (2020:XX).

Avgiftsbemyndigande

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

6 kap. Ordning

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

2 § Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett intaget. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) och med alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana preparat som avses i 1 kap. 10 a § samma lag.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

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

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

7 kap. Sanktionsavgift

Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

1. utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 4 kap. 1 § 1 eller 4 kap. 2 §,

2. i verksamheten använder järnvägsinfrastruktur som inte har godkänts enligt 3 kap.,

3. i verksamheten använder fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

4. i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den som anlitas inte har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 9 § första eller andra stycket, eller

5. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 10 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 12 § 4.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse.

Belopp

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

Befrielse från sanktionsavgift

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

Beslut om sanktionsavgift

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

7 § Sanktionsavgiften tillfaller staten.

8 § En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

8 kap. Straffbestämmelser

1 § Det får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande vid vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömandet av vitet.

Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter

färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

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

Är ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, ska föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt ska det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

3 § Den som bryter mot förbudet i 6 kap. 1 § döms till penningböter.

4 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 6 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

9 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 5 kap. 6 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 7 kap. 1 § gäller inte förrän det har fått laga kraft.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

2. Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett

nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. 1 § krävs dock vid en väsentlig ombyggnad.

3. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande av fordon enligt 3 kap. 5 § krävs dock vid en väsentlig ombyggnad.

4. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519) eller ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med den 15 juni 2024, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som har meddelats enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) gäller som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. 3 § denna lag.

6. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter det att denna lag har trätt i kraft.

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

Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m

Bilaga 9

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen, med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen

¹ Senaste lydelse 2019:347.

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

2 §²

Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagnen egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagnen egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på en beslagtagnen alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller med 6 kap. 2 § lagen

sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

(2020:XX) om nationella järnvägssystem har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

En ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

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

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2019.

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

Bilaga 9

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §¹

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i järnvägslagen (2004:519).

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i järnvägstekniklagen (2020:XX), järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) och lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

¹ Senaste lydelse 2004:523.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §¹

Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren har gjort sig skyldig till
 - a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
 - b) rattfylleri enligt 4 § samma lag,
 - c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,
 - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, eller
 - e) brott mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-lagen (2004:519),
 - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
 - e) brott mot 7 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX), eller
 - f) brott mot 8 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem,
2. körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort,
6. det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,
7. körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,
8. körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov, eller

9. det fanns hinder mot att utfärda körkort vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består. Bilaga 9

9 §²

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

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägs-säkerhetslagen (2004:519) och alkohol-koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

-
1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
 2. Bestämmelsen i 5 kap. 3 § 1 gäller även den som har brutit mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519).
 3. Bestämmelsen i 5 kap. 9 § andra stycket gäller även den som har brutit mot 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

² Senaste lydelse 2011:1580.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:500), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.

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

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Bilaga 9

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg *eller ett särskilt tillstånd* enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), *eller ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2020:XX)*, dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

19 §¹

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3-5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till Polismyndigheten eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), *eller* 4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009),
5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), *eller* 5. 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), *eller*
6. 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Bilaga 9

Härmed föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

dels att 1 kap. 5 §, 2 kap. 8 § och 4 a kap. 4, 10 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 1 b § och 4 a kap. 7 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

5 §

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik, *kollektivtrafik på järnväg* och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

2 kap.

8 §

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

Ett trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

3 kap.

1 b §

Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.

4 a kap.

4 §¹

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

¹ Senaste lydelse 2016:1212.

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

4. Vidta nödåtgärder (artikel 5.5), och

5. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transporter (artikel 5.6).

3. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),*

4. *tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),*

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

6. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av strukturella och geografiska särdrag (artikel 5.4a),*

7. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg på fristående banor (artikel 5.4b),*

8. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),

9. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transporter (artikel 5.6), och

10. *begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).*

7 a §

Det är inte tillåtet för en behörig myndighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.

Vid sådan direkttilldelning som avses i 7 § tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 4 kap. 1 och 3 §§ (principer för upphandling av koncessioner),
- 10 kap. 12 § (underrättelse om beslut) och 14 § (dokumentation),
- 16 kap. (avtalspär, överprövning och skadestånd), utom 2 och 3 §§, och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av 7 eller 8 §,

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga lydelsen*, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla vid överträdelse av de principer för upphandling av koncessioner som gäller enligt första stycket eller vid överträdelse av 7 eller 8 §.

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338*, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

11 §³

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 *eller 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b* eller nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Vid *direkt tilldelning enligt artikel 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b* eller nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

³ Senaste lydelse 2016:1212.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs
i

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,*

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,* och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,* inte följts.

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,*

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,* och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,* inte följts.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

Bilaga 9

Härmed föreskrivs att 1 kap. 3 §, 4 kap. 10 och 11 §§ och 6 kap. 2 § lagen (2011:725) om behörighet för lokförare ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

I denna lag betyder

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,
infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519),

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 11 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller 4 kap. 4 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem,

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,
järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

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

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 5 § järnvägslagen,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen eller 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

4 kap.

10 §

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i samtliga fall när det gäller uppgifter

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska unionens järnvägsbyrå, i samtliga fall när det gäller

som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

11 §

Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,
2. olycksutredande myndighet i Sverige,
3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,
4. Europeiska järnvägsbyrån, och
4. Europeiska unionens järnvägsbyrå, och
5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen meddelar föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

6 kap.

2 §

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om *sanktionsavgift kan tas ut enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller 7 kap. 1 § 4 lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.*

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen
(2018:181)

Bilaga 9

Härigenom föreskrivs att 10 § järnvägstrafiklagen (2018:181) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

Om en transportör har rätt till ersätt-ning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Om en transportör har rätt till ersätt-ning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 29 § järnvägsmarknads-lagen (2020:XX) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av 15 juni 2020.

Remissvar har lämnats av Arlandabanan Infrastructure AB, Branschföreningen Tågoperatörerna, Förvaltningsrätten i Falun, Inlandsbanan AB, Jernhusen AB, Järnvägshistoriska Riksförbundet, Kammarrätten i Sundsvall, Konkurrensverket, MTR Nordic AB, Regelrådet, SJ AB, Statens haverikommission, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Stockholms universitet, Swedac, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Hamnar, Sveriges kommuner och landsting, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten.

Därutöver har remissvar lämnats av Museibanornas Riksorganisation, Transportföretagen och SEKO.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna synpunkter: A-Train AB, Arbetsgivarverket, Domstolsverket, EuroMaint AB, Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer Green Cargo AB, Hector Rail AB, Justitiekanslern, LO, Luftfartsverket, Loussavaara-Kiirunavaara AB, Näringslivets Transportråd, SACO, Sjöfartsverket, Swedtrain, Svenskt Näringsliv, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, TCO och Öresundsbrokonsortiet.

