

# Regeringens proposition

## 2003/04:123

Järnvägslag

Prop.  
2003/04:123

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 18 mars 2004

*Göran Persson*

*Ulrica Messing*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

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

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

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

Inga förändringar föreslås beträffande rätten att bedriva persontrafik. Beträffande godstrafiken föreslås att alla godsföretag med säte inom EES eller i Schweiz skall ha rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät.

För att utländska företag skall ha rätt att utföra cabotage, dvs. att transportera gods som både lastas och lossas inom landet, krävs dock att den stat där företaget har sitt säte ger motsvarande rätt till svenska företag.

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

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

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

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

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	7
2	Lagtext.....	8
2.1	Förslag till järnvägslag.....	8
2.2	Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).....	27
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. ....	32
2.4	Förslag till ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker.....	33
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	36
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.....	37
2.7	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)....	38
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	40
3	Ärendet och dess beredning.....	41
4	Inledning.....	42
4.1	Historik.....	42
4.1.1	1988 års järnvägsreform.....	42
4.1.2	Tiden efter 1988 års järnvägsreform.....	42
5	Svensk rätt.....	45
5.1	Nu gällande järnvägslagstiftning.....	45
5.2	Krav på teknisk standard och säkerhet.....	45
5.3	Tillträde till järnvägsmarknaden.....	47
5.4	Inbördes förhållande mellan aktörerna på järnvägsmarknaden och järnvägens förhållande till tredje man.....	47
5.5	Övriga relevanta föreskrifter.....	48
6	EG-direktiven.....	49
6.1	EU och järnvägarna.....	49
6.2	Direktiv 91/440/EEG, ändrat genom direktiv 2001/12/EG.....	51
6.3	Direktiv 95/18/EG, ändrat genom direktiv 2001/13/EG...	52
6.4	Direktiv 2001/14/EG.....	53
6.5	Direktiv 96/48/EG.....	56
6.6	Direktiv 2001/16/EG.....	58
6.7	Pågående lagstiftningsarbete inom EU.....	59
7	Behovet av en samlad lagstiftning.....	60
8	En ny järnvägslag.....	63
9	Lagens innehåll och tillämpningsområde.....	66
10	Krav på järnvägssystem.....	69
10.1	Säkerhet.....	69

10.2	Driftskompatibilitet.....	70
10.2.1	Allmänt om EG:s system för bedömning av överensstämmelse och det svenska genomförandet .....	70
10.2.2	Teknisk kontroll i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.....	71
10.2.3	Driftskompatibilitet för det svenska järnvägssystemet.....	73
10.2.4	Omfattningen av det svenska järnvägsnät som berörs.....	76
10.3	Tillsynsmyndighetens godkännande.....	80
10.4	Krav på äldre järnvägsmateriel .....	81
11	Tillstånd.....	82
11.1	Vissa viktiga verksamhetsutövare.....	82
11.2	Tillstånd för järnvägsverksamhet.....	83
11.3	Tillstånd att utföra järnvägstrafik.....	85
11.3.1	Allmänt .....	85
11.3.2	Licens.....	87
11.3.3	Säkerhetsintyg.....	89
11.3.4	Särskilt tillstånd för viss järnvägstrafik .....	92
11.4	Tillstånd att organisera järnvägstrafik .....	93
11.5	Tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur .....	96
11.6	Villkor och omprövning.....	99
12	Särskilda redovisningskrav, m.m. ....	100
13	Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät .....	103
13.1	Bakgrund.....	103
13.2	Persontrafik.....	104
13.3	Godstrafik .....	105
14	Tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster	109
14.1	Allmänt om tilldelning av infrastrukturkapacitet.....	109
14.2	Infrastrukturförvaltarens skyldigheter och kapacitetsplanering .....	116
14.3	Trafikerings- och ramavtal.....	123
14.3.1	Trafikeringsavtal.....	124
14.3.2	Ramavtal .....	125
14.4	Tjänster .....	127
15	Avgifter.....	129
15.1	Allmänt om avgifter .....	129
15.2	Banavgifter.....	131
15.2.1	Marginalkostnadsbaserade avgifter .....	131
15.2.2	Särskilda avgifter som tillåter samhällsekonomisk effektivitet .....	137
15.2.3	Särskilda avgifter för infrastrukturprojekt ...	139
15.2.4	Rabatter .....	140
15.3	Avgifter för tjänster.....	140
15.4	Bokningsavgifter.....	142
16	Tillsyn.....	143
16.1	Allmänt om tillsyn .....	143

16.2	Återkallelse av tillstånd.....	145
16.3	Marknadskontroll.....	146
16.4	Twistlösning och konkurrensövervakning.....	147
17	Ordning och straffansvar .....	152
17.1	Ordningen vid järnväg .....	152
17.2	Straffbestämmelser .....	153
18	Överklagande.....	154
19	Ändringar i järnvägssäkerhetslagen .....	155
20	Organisation .....	156
21	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....	160
22	Ekonomiska konsekvenser .....	163
23	Konsekvenser för små företag .....	166
24	Författningskommentar .....	168
24.1	Förslaget till järnvägslag.....	168
24.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).....	203
24.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. ....	205
24.4	Övriga lagförslag .....	205
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar .....	206
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag.....	2310
Bilaga 3	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 .....	2343
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.	2521
Bilaga 5	Utredningens lagförslag.....	2798
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser (SOU 2002:48) .....	2998
Bilaga 7	Rådets direktiv 96/48 av den 23 juli 1996 om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägs systemet för höghastighetståg.....	299300
Bilaga 8	Lagförslaget i utkastet till lagrådsremiss .....	3198
Bilaga 9	Förteckning över remissinstanser (Utkastet till lagråds remiss) .....	35049
Bilaga 10	Lagrådsremissens lagförslag .....	3510
Bilaga 11	Lagrådets yttrande .....	3832

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 mars 2004 .....	3965	Prop. 2003/04:123
Rättsdatablad.....	3976	

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2003/04:123

Regeringen föreslår att riksdagen antar regerings förslag till

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

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till järnvägslag

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### Lagens tillämpningsområde

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

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

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

##### Tillsynsmyndighet

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

<sup>1</sup> Jfr rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25, Celex 31991L0440), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 1, Celex 32001L0012), rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70, Celex 31995L0018), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 26, Celex 32001L0013), rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048), Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, 15.03.2001, s. 29, Celex 32001L0014), ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30, Celex 32002D0844) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EGT L 110, 20.04.2001, s. 1, Celex 32001L0016).



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

*delsystem*: del av järnvägssystem,

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

*järnvägsfordon*: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

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

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

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

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

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

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

## **Bemyndigande**

**5 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon och om att vissa spår- och anläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

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

## **2 kap. Krav på järnvägssystem**

### **Säkerhet**

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

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

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

**3 §** De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

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

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

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

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

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

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

## **Krav på delsystem och komponenter**

### *Inledande bestämmelse*

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

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

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

#### *Delsystem*

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

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

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

#### *Komponenter*

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

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

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

#### *Beslut om undantag*

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

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

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

Prop. 2003/04:123

### **Tillsynsmyndighetens godkännande**

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

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

### **Bemyndigande**

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

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

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

## **3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet**

### **Tillstånd för järnvägsföretag**

#### *Tillståndskrav*

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

#### *Licens*

**2 §** Licens skall beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik,
2. har hemvist eller säte i Sverige,

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

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

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

### *Säkerhetsintyg*

**3 §** Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

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

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

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

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

### *Särskilt tillstånd*

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

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,

2. regionala godstransporter,

3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller

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

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

### **Tillstånd för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik**

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

**6 §** Auktorisation skall beviljas den som

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

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

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

**8 §** Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

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

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

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

### **Villkor och omprövning**

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

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

### **4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet**

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

Infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

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

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

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

**Persontrafik**

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

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

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

**Godstrafik**

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

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

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

**6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet****Skyldigheter för infrastrukturförvaltare***Grundläggande skyldigheter*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Beskrivning av järnvägsnät*

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

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



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

### **Tilldelningsförfarande**

#### *Ansökan*

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

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

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

#### *Kapacitetsplanering*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Åtgärder vid störningar och liknande*

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

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

#### *Tågläge*

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

Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågglägen vid samma eller nästkommande tågplaneperiod.

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

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

Prop. 2003/04:123

#### *Ramavtal*

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

#### *Trafikeringsavtal*

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

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

#### **Tillhandahållande av tjänster**

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

De tjänster som avses i första stycket är

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

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

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

#### **Undantag för vissa infrastrukturförvaltare**

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

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

## **7 kap. Avgifter**

### **Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen**

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

#### *Marginalkostnadsbaserade avgifter*

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

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

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

#### *Särskilda avgifter*

**4 §** Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om det är förenligt med ett 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, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

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

#### *Rabatt*

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

#### *Bokningsavgifter*

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

#### **Avgifter för tjänster**

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

#### **8 kap. Tillsyn m.m.**

##### **Allmänna bestämmelser**

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

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

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

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, samt

3. få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid provkörningar och andra materielprov.

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

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

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

### **Förelägganden och förbud**

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

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

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

### **Återkallelse av tillstånd**

**5 §** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd, om

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

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

### **Marknadskontroll**

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

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

### **Register**

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

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

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

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

### **Bemyndigande**

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

### **9 kap. Ordning**

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

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

**3 §** En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

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

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

## 10 kap. Straffbestämmelser

**1 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

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

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

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

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

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

**2 §** Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,

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

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

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att



han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

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

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

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

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

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

## **11 kap. Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prop. 2003/04:123

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **Järnvägssäkerhetslag**

### **Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg**

#### **1 §<sup>2</sup>**

Denna lag gäller säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg.

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

Denna lag gäller säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

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

#### **1 a §<sup>3</sup>**

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

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

#### **3 §**

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

19 a § 2000:1337

19 b § 2000:1337

25 § 1993:1620

25 a § 1993:1620

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1996:736.

26 § 1993:1620

32 § 1991:316

33 a § 1993:1620.

4 §<sup>4</sup>

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

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

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

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

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

8 §<sup>5</sup>

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

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

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

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

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1996:736.

### 19 §<sup>6</sup>

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

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

### 21 §<sup>7</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

### 24 §

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

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

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

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

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1996:736.

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

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

Prop. 2003/04:123

### 29 §<sup>8</sup>

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

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

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

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

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

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

### 30 §<sup>9</sup>

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

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

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga

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

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

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1999:219.

drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

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

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

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

### 33 §

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

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

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

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

2. Ett beslut om att godkänna järnvägsspåranläggning eller järnvägsfordon som har meddelats före ikraftträdandet gäller till dess att anläggningen eller fordonet därefter byggs om eller moderniseras.

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

4. Vid prövningen av mål och ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

5. Äldre bestämmelser i 29–33 §§ gäller fortfarande i fråga om gärningar som har begåtts före ikraftträdandet.

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

Prop. 2003/04:123

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

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 7 §<sup>1</sup>

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1975:1010.



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

Prop. 2003/04:123

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

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:218.

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

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

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

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

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

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

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1994:1742.

Ordningsvakt eller befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag skall skyndsamt anmäla detta till polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen. Prop. 2003/04:123

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

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

Prop. 2003/04:123

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1465.

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

Prop. 2003/04:123

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**1 a §<sup>1</sup>**

För vissa frågor om järnvägs-system finns särskilda bestämmelser i *lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg*.

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2000:1338.

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

Prop. 2003/04:123

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**5 kap.**

**3 §**

Ett körkort skall återkallas

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

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

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

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

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

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

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

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

**9 §**

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

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

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

trafikbrott *eller* 30 § första stycket *järnvägssäkerhetslagen* (1990:1157) och alkohol-koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften. trafikbrott, 30 § första stycket *lagen* (1990:1157) *om säkerhet vid tunnelbana och spårväg* eller 10 kap. 2 § första stycket *järnvägslagen* (2004:000) och alkohol-koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften. Prop. 2003/04:123

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

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

3. Bestämmelsen i 5 kap. 9 § andra stycket gäller även den som har brutit mot 30 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) i dess lydelse före den 1 juli 2004.

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

Prop. 2003/04:123

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.



### 3 Ärendet och dess beredning

Regeringen tillkallade år 2001 en särskild utredare med uppdrag att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Utredningen, som antog namnet Järnvägsutredningen, överlämnade i maj 2002 delbetänkandet Rätt på spåret (SOU 2002:48). I betänkandet föreslås en ny järnvägslagstiftning, genom vilken bestämmelserna i fyra EG-direktiv<sup>1</sup> genomförs i svensk rätt, *se bilagorna 1–4*. Järnvägsutredningens lagförslag finns i *bilaga 5*.

Järnvägsutredningens betänkande har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2002/5865/IR). Beredningen har kompletterats med att ett utkast till lagrådsremiss, där förslagen i vissa avseenden utformats annorlunda än i betänkandet (bl.a. föreslås att genomförandet av ytterligare ett EG-direktiv<sup>2</sup> behandlas i detta sammanhang, *se bilaga 7*), remitterats till ett mindre antal myndigheter och organisationer. Lagförslaget i utkastet finns i *bilaga 8* och en förteckning över sistnämnda remissinstanser finns i *bilaga 9*. En sammanställning över dessa remissyttranden finns även den tillgänglig i Näringsdepartementet.

Förslagen i denna proposition har utformats i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Många frågor som berör den långväga persontrafiken, dess konkurrensförhållanden och SJ:s ställning har inte varit föremål för diskussion utan kommer att hanteras i samband med den fortsatta beredningen av Järnvägsutredningens huvudbetänkande Järnväg för resenärer och gods (SOU 2003:104). Även andra frågor som berör persontrafiken hanteras i detta sammanhang. Det handlar om att öka konsumentperspektivet inom järnvägssektorn, exempelvis genom att göra biljettservicen mer kundvänlig.

#### Lagrådet

Regeringen beslutade den 19 februari 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 10*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 11*. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar. Regeringen har i allt

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, EGT L 75, 15.03.2001, s. 1, Celex 32001L0012, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag, EGT L 75, 15.03.2001, s. 26, Celex 32001L0013, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, EGT L 75, 15.03.2001, s. 29, Celex 32001L0014, ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG, EGT L 289, 26.10.2002, s. 30, Celex 32002D0844, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, EGT L 110, 20.04.2001, s. 1, Celex 32001L0016.

<sup>2</sup> Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048.

väsentligt följt förslagen. Synpunkterna behandlas i avsnitt 10.3, 10.4, 14.1, 14.2, 14.4, 15.2.1, 21 och i författningskommentaren, avsnitt 24. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts. Prop. 2003/04:123

## 4 Inledning

### 4.1 Historik

#### 4.1.1 1988 års järnvägsreform

År 1988 fattade riksdagen ett trafikpolitiskt beslut som fick stor betydelse för inriktningen av trafikpolitiken under 1990-talet, däribland järnvägspolitiken (prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260). Beslutet innebar att järnvägen skulle ges förutsättningar att vara ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportslag. En viktig ingrediens var åtskiljandet av infrastrukturorganisationen från trafikverksamheten. Dåvarande Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk – Statens järnvägar (SJ) – med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet – Banverket – med förvaltningsansvar för den statliga järnvägens infrastruktur. En ny inspektionsmyndighet, Järnvägsinspektionen, bildades som en självständig enhet inom Banverket med ansvar för säkerheten inom järnvägssektorn. Staten tog, genom Banverket, huvudansvaret för finansieringen av järnvägens infrastruktur och SJ skulle i fortsättningen betala avgifter för att utnyttja bannätet. Reformen innebar också att det ersättningsberättigade statliga järnvägsnätet och affärsbannätet slopades och ersattes med en uppdelning i ett nät av stomjärnvägar och länsjärnvägar. För persontrafiken på länsjärnvägarna övertog trafikhuvudmännen i länen trafikeringsrätten. Trafikhuvudmännen gavs därigenom möjlighet att utföra och organisera persontrafik på länsjärnvägarna. Trafikhuvudmännen skulle samtidigt ges rimliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet. Bland annat infördes ett bidrag till lokal och regional järnvägstrafik under en tioårsperiod. Staten skulle upphandla sådan interregional persontrafik som var regionalpolitiskt önskvärd men som inte kunde upprätthållas på kommersiellt lönsamma grunder.

#### 4.1.2 Tiden efter 1988 års järnvägsreform

##### *Allmänt om järnvägstrafik*

De järnvägsreformer som genomförts i Sverige sedan år 1988 har successivt ändrat relationerna mellan olika intressenter inom järnvägssektorn och deras relationer till omvärlden. Detta har medfört ett ökat behov av

att lyfta fram och renodla olika ansvarsområden och klargöra hur de olika aktörernas roller bör utövas.

Den järnvägspolitiska reformen år 1988 introducerade nya förutsättningar för att bedriva järnvägstrafik och för att planera och finansiera järnvägens infrastruktur. De aktörer som bedriver järnvägstrafik betalar sedan år 1989 avgifter för utnyttjande av infrastrukturen. Planeringen av hur de statliga spåranläggningarna skall utvecklas sker med hjälp av samhällsekonomiska bedömningar. Finansieringen av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen samt nya investeringar i denna infrastruktur sker genom anslag över statsbudgeten för större delen av det svenska statliga järnvägsnätet.

Den betydande och då unika reform som skedde år 1988 innebar att ett delvis nytt regelverk skapades, dock inte av så genomgripande art som kanske kunde förväntas. Skälet härtill var bl.a. att Banverket och SJ genom reformen fick tämligen tydliga roller och ansvar gentemot omvärlden. SJ behöll i princip ett monopol för tågtrafiken och ansvarade även för trafikplanering och trafikledning. Banverket ansvarade för att infrastrukturen utvecklades och hölls tekniskt farbar. Genom denna uppdelning ansågs det möjligt att låta Banverket vara beslutsinstans vid uppkomna tvister mellan SJ, trafikhuvudmännen och andra trafikutövare. Det kan hävdas att uppdelningen i två självständiga aktörer, visserligen båda inom staten, borde ha föranlett att man redan år 1988 skulle ha gjort en ansvarsfördelning gentemot tredje man. Detta ansvar kom i stället att läggas på infrastrukturförvaltaren, det vill säga Banverket. Inom sektorn fördelas ansvaret mot tredje man genom s.k. banupplåtelseavtal, vilka upprättas mellan Banverket respektive SJ och andra trafikutövare. Det var således hos Banverket och SJ som utvecklingen av normer för spåranläggningar och fordon förutsattes ske, dock med undantag för bestämmelser om säkerhet. Banupplåtelseavtalen och de allmänna villkor som överenskommit som grund för dessa har därigenom kommit att ersätta bestämmelser som annars skulle ha funnits i föreskriftsform.

År 1993 upphandlades för första gången den interregionala persontågtrafiken i konkurrens. Trafikhuvudmännens rätt att bedriva persontrafik utökades år 1996 från länsjärnvägarna till stamnätet i respektive län. Samma år öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. För att bedriva såväl persontrafik som godstrafik i Sverige gällde att järnvägsföretagen skulle ha sitt säte i Sverige. Detta villkor omfattade dock inte järnvägsföretag som bedrev internationell kombi- trafik eller ingick i s.k. internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som, enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, haft rätt att bedriva internationell person- och godstrafik på de svenska spåren. Förändringarna på järnvägsmarknaden följdes av ett krav på att driften av stationshus, terminalanläggningar och andra s.k. gemensamma funktioner inom SJ skulle ställas till andra trafikintressenters förfogande på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Någon myndighet med uppgift att övervaka efterlevnaden av dessa villkor föreslogs dock inte.

År 2000 ombildades Statens järnvägar från affärsverk till flera av staten helägda aktiebolag för att bättre kunna fungera som en aktör som tillhandahåller järnvägstrafik (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). Till följd av denna uppdelning är det SJ AB som

från och med den 1 januari 2000 har tillstånd från Järnvägsinspektionen att bedriva persontrafik på järnväg. Det kvarvarande affärsverket Statens järnvägar fick i uppdrag att under en avvecklingsfas förvalta den egen- dom och ansvara för den verksamhet som före utgången av år 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte överfördes till aktiebolaget.

#### *Särskilt om persontrafik*

Staten har sedan andra hälften av 1800-talet bedrivit järnvägsverksamhet genom Statens järnvägar, som har haft ensamrätt att bedriva person- och godstrafik i Sverige på statens järnvägar. Detta förhållande har till stor del påverkat järnvägslagstiftningens utformning och tillämpning. Genom 1988 års trafikpolitiska beslut delades den statliga järnvägsinfrastrukturen upp i ett stomnät, där SJ fick trafikeringsrätten, och länsbanor, där trafikhuvudmännen fick trafikeringsrätten för persontrafiken. Genom att trafikhuvudmännen fick ansvaret för den regionala persontrafiken på järnväg blev det möjligt för dessa aktörer att upphandla persontrafik i konkurrens. Så skedde också i bl.a. Småland, där BK Tåg AB vann anbudsförfarandet. Utöver detta skulle staten upphandla sådan inter- regional trafik på stomnätet som inte var företagsekonomiskt lönsam men regionalpolitiskt önskvärd. Upphandling i konkurrens av olönsam trafik har för statens del varit möjlig sedan år 1993. Det var dock först i sam- band med upphandlingen år 1999 som en viss del av denna trafik kom att upphandlas från andra järnvägsföretag än SJ.

För att utveckla den långväga kollektivtrafiken inrättades 1999 en ny myndighet, Rikstrafiken. Rikstrafikens huvuduppgifter är att verka för en samordning av kollektivtrafiken i landet och upphandla sådan långväga persontrafik som inte kan drivas lönsamt på företagsekonomiska villkor, men som är viktig för trafikförsörjningen. Rikstrafiken har anslag från statsbudgeten för trafikupphandlingar.

#### *Särskilt om godstrafik*

Ett riksdagsbeslut år 1995 (prop. 1995/96:92, bet. 1995/96:TU12, rskr. 1995/96:108) ledde till att godstrafikmarknaden år 1996 öppnades för konkurrens i fråga om nationell godstrafik på järnväg. Detta skedde sam- tidigt som rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag och rådets direktiv 95/19/EG av den 19 juni 1995 om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, uttag av infrastruktur- avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säker- hetsintyg genomfördes i svensk lagstiftning genom förordningen (1996:734) om statens spåransläggningar och ändringar i järnvägs- säkerhetslagen (1990:1157). Denna reglering följdes av lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet, vilken reglerar tillträde till andra spår- anläggningar än de som drivs och förvaltas av Banverket.

Genom direktiv 91/440/EEG om utveckling av gemenskapens järn- vägar infördes krav på att förvaltningen av järnvägsdriften och infra- strukturen skulle skiljas från transportverksamheten, åtminstone räken- skapsmässigt. Motivet var att härigenom öka förutsättningarna för kon-

kurrens på lika villkor mellan nya och befintliga nationella järnvägsföretag. Kravet har lett till att ett antal medlemsstater i EU har gjort mer eller mindre långtgående uppdelning av bana och trafik. Den förändring av järnvägsbegreppet som blev följden inom EU gjorde en revidering av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) nödvändig. Vissa provisoriska ändringar i COTIF ledde år 1995 till motsvarande ändringar i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik och i järnvägstrafiklagen (1985:192).

## 5 Svensk rätt

### 5.1 Nu gällande järnvägslagstiftning

De författningar som reglerar förutsättningarna för järnvägstrafik i Sverige i dag kan i stora drag indelas i följande tre kategorier:

1. krav på teknisk standard och säkerhet,
2. regler för tillträde till järnvägsmarknaden, och
3. regler om det inbördes förhållandet mellan aktörerna på järnvägsmarknaden och järnvägens förhållande till tredje man.

I den *första kategorien* författningar ingår lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) samt lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg. Härtill kommer förordningen (1995:1652) om byggande av järnväg, förordningen (1990:1165) om säkerheten vid järnväg, spårväg och tunnelbana samt förordningen (2000:1339) om järnvägssystem för höghastighetståg. Den *andra kategorien* omfattar lagen (1997:756) och förordningen (1997:757) om tilldelning av spårkapacitet, förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranläggningar och förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar. I den *tredje kategorien* ingår järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Det svenska regelverket utgörs också av ett antal andra förordningar och föreskrifter.

### 5.2 Krav på teknisk standard och säkerhet

#### *Lagen om byggande av järnväg*

Lagen (1995:1649) om byggande av järnväg reglerar vilka villkor som ställs vid byggande av järnväg och innehåller bestämmelser om bl.a. förstudier, järnvägsutredningar och järnvägsplan, ianspråktagande av mark, inlösen och ersättning. Med byggande av järnväg avses enligt lagen att anlägga en ny järnväg, lägga om spår i en ny sträckning, lägga ut ytterligare spår och på annat sätt bygga om en järnväg.

I järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) regleras bl.a. ansvaret för säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, de krav som ställs på den som vill bedriva järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsverksamhet, ordningsfrågor samt straffansvar. Av lagen framgår bl.a. följande.

Banverket har ett samlat ansvar för säkerheten. Inom Banverket handhas dock vissa säkerhetsfrågor självständigt av Järnvägsinspektionen (1 §). Spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten, med undantag av verksamhet som drivs av Statens järnvägar och Banverket (4 §). Ett sådant tillstånd får återkallas under vissa förutsättningar (8 §). Frågor om tillstånd att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet samt återkallelse av tillstånd prövas av Järnvägsinspektionen (5 och 8 §§). Av lagens grundläggande bestämmelser framgår att verksamheten med hänsyn till sin art och övriga förhållanden skall drivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs och att spåranläggningar, fordon och annan materiel som används i verksamheten skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs (10 och 13 §§). En spåranläggning eller del av den får inte upplåtas och ett fordon inte framföras på en spåranläggning utan godkännande av Järnvägsinspektionen (17 och 18 §§). Järnvägsinspektionen skall före ett sådant godkännande granska, kontrollera och prova konstruktionsunderlaget respektive materielen i nödvändig omfattning (19 §). Lagen föreskriver vidare en rapporteringsskyldighet vid olyckor (24 §). Järnvägsinspektionen utövar tillsynen över att lagen och de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen efterlevs och får som ett led i sin tillsynsverksamhet meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall (20 och 22 §§). Beträffande elektriska anläggningar anges att det finns särskilda bestämmelser i ellagen (1997:857) (20 §). I lagen finns slutligen ordnings- och straffbestämmelser (25–33 a §§).

#### *Lagen om järnvägssystem för höghastighetståg*

Genom lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg genomfördes rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. I lagen anges direktivets grundläggande bestämmelser och regeringens, eller efter regeringens bemyndigande, Järnvägsinspektionens rätt att utfärda föreskrifter som behövs för att genomföra direktivet. En stor del av direktivets bestämmelser är av teknisk karaktär och genomförandet av dessa sker således genom föreskrifter på myndighetsnivå. I lagen anges inledningsvis att ett svenskt järnvägssystem som ingår i det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg skall uppfylla de villkor som föreskrivs när det gäller projektering, anläggning, anpassning och drift. Lagen innehåller vidare bestämmelser om hur bedömning av överensstämmelse och lämplighet i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem skall ske (3 §), om EG-kontroll av delsystem (4 §) samt om krav på komponenter och delsystem (5 och 7 §§).

*Lagen om tilldelning av spårkapacitet*

Lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet reglerar förutsättningar och principer för tilldelning av tåglägen på andra spåransläggningar än statens spåransläggningar och för uttag av avgifter för utnyttjande av sådana spåransläggningar. Lagen gäller transittrafik som utförs av internationella sammanslutningar av järnvägsföretag med säte i EES-stater samt för internationella kombinerade godstransporter som utförs av järnvägsföretag med säte i en EES-stat (1 §).

*Förordningen om avgifter för trafik på statens spåransläggningar*

Enligt förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåransläggningar skall trafikavgifter betalas till Banverket för trafik på dessa spåransläggningar. I förordningen anges vad trafikavgiften består i samt storleken på avgifterna.

*Förordningen om statens spåransläggningar*

Förordningen (1996:734) om statens spåransläggningar innehåller bestämmelser om de spåransläggningar som tillhör staten, drivs och förvaltas av Banverket och som består av stomjärnvägar och övriga järnvägar (1 §). Av 11 § framgår att SJ AB har trafikeringsrätten för persontrafik på stomjärnvägarna och att A-banan Projekt AB har trafikeringsrätt för persontrafik mellan Stockholms centralstation och Rosersberg. Enligt 12 § har en trafik huvudman trafikeringsrätten för lokal och regional persontrafik på stomjärnvägarna i länet. När det gäller godstrafik är statens spåransläggningar öppna för alla trafikutövare med säte i Sverige som uppfyller kraven i förordningen (16 §). Järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag med säte i en annan EES-stat eller Schweiz har trafikeringsrätt för godstrafik enligt särskilt angivna regler (16 a och 17 §§). I förordningen anges de principer som skall följas för banfördelning, framtagande och fastställande av tidtabell (18–22 §§) samt regler för trafikledningen (23 §). Av förordningen framgår vidare att en trafikutövare inte får trafikera statens spåransläggningar utan att ha träffat nödvändiga administrativa, tekniska och finansiella avtal med Banverket (24 §). Om parterna inte kommer överens om villkoren får de hänskjuta frågan till Tågtrafikledningen som då skall fastställa villkoren för den aktuella trafiken i ett trafikeringsavtal (24 §).

## 5.4 Inbördes förhållande mellan aktörerna på järnvägsmarknaden och järnvägens förhållande till tredje man

Järnvägstrafiklagen (1985:192) reglerar ansvaret för transport av passagerare och gods med järnväg, tunnelbana och spårväg i allmän inrikes trafik. Lagen reglerar även i viss mån ansvaret för transport av passage-

rare och gods i trafik med utlandet, såvida inte lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik reglerar detta. Den förstnämnda lagen innehåller även bestämmelser om skadeståndsansvar mot tredje man.

Prop. 2003/04:123

## 5.5 Övriga relevanta föreskrifter

### *Förordning med instruktion för Banverket*

Förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket reglerar Banverkets ansvar och uppgifter. I förordningen föreskrivs bl.a. följande.

Banverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet, inklusive tunnelbane- och spårvägssystemen. Myndigheten skall bl.a. särskilt verka för att järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat samt för att järnvägstrafiken samordnas. Banverket skall vidare ansvara för drift och förvaltning av statens spåranläggningar, ha hand om säkerhetsfrågor för spårtrafik och leda och följa upp utvecklingen inom järnvägssektorn. Banverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. Banverket leds av en styrelse i vilken generaldirektören ingår. Inom Banverket finns Järnvägsinspektionen, Tågtrafikledningen och de andra enheter som verket bestämmer. Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen leds av direktörer som utses av regeringen efter anmälan av generaldirektören. Direktören vid Järnvägsinspektionen ansvarar för och beslutar om säkerhetsnormer för järnväg, tunnelbana och spårväg som det ankommer på Banverket att besluta om. Vidare ansvarar direktören för tillsyn över att fastställda säkerhetsnormer följs och undersökning av olyckor och andra händelser i trafiken som berör säkerheten i den mån undersökningen ankommer på Banverket. Direktören vid Järnvägsinspektionen ansvarar också för och beslutar om namn på trafikplats för järnväg, tillstånd och återkallelse av tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen samt godkännande av fordon och spåranläggningar och återkallelse av sådana godkännanden. Direktören vid Tågtrafikledningen ansvarar för och beslutar om trafikeringsrätt, banfördelning, tilldelning av tåglägen och framtagande och fastställande av tidtabeller.

### *Övriga föreskrifter*

Aktörerna inom järnvägssektorn har till största del själva fastställt reglerna för sina verksamheter. Detta beror på att verksamheterna i princip bedrivits av den nationella järnvägsförvaltningen, det vill säga av staten. Behovet av en rättslig reglering har inte ansetts föreligga i andra fall än beträffande vissa särskilda ansvarsförhållanden. Det finns dock ett mycket detaljerat regelverk för hur järnvägstrafik får bedrivas i Sverige. Stora delar av detta regelverk utgörs av Statens järnvägars myndighets-interna föreskrifter som endast är bindande för Statens järnvägar. Föreskrifterna har på grund av detta förhållande kunnat utfärdas utan att det har krävts något särskilt bemyndigande från riksdagen eller regeringen.



Så länge Statens järnvägar var ensam trafikutövare på det statliga järnvägsnätet fanns det knappast något behov av föreskrifter utöver dem som företaget (och Banverket) själva utfärdade. Genom 1988 års trafikpolitiska beslut kan järnvägstrafik på det statliga nätet bedrivas även av andra aktörer än Statens järnvägar, till exempel av trafikhuvudmännen. Därmed uppstod ett behov av att införa föreskrifter som inte är myndighetsinterna. Det blir då fråga om föreskrifter som, för att vara bindande för enskilda, kräver antingen lagform eller bemyndigande av riksdagen (jfr prop. 1990/91:1, s. 17). Ett steg i denna riktning togs i samband med järnvägssäkerhetslagens tillkomst år 1990 då Järnvägsinspektionen fick föreskriftsrätt. När trafikledningen flyttades från Statens järnvägar till Tågtrafikledningen gavs Tågtrafikledningen föreskriftsrätt i fråga om bl.a. tillvägagångssättet vid ansökningar om tågläge. Banverket har vidare via avtal med trafikutövarna om tillträde till banan civilrättsligt knutit upp trafikutövarna mot sina egna interna föreskrifter. En viss osäkerhet beträffande avtalsinnehållet torde därmed uppkomma i och med att trafikutövarna är skyldiga att hålla sig uppdaterade om de ändringar som Banverket gör i sina föreskrifter.

Den svenska järnvägssektorns aktörer är sedan flera år överens om att dagens trafikregler är framtagna på ett sätt som inte är lämpligt eller ändamålsenligt för dagens järnvägsmarknad. Den bristande överskådligheten över vad som faktiskt gäller har lett till att ett arbete med trafiksäkerhetsinstruktioner har inletts mellan sektorns aktörer (TRI-projektet). TRI-projektet syftar till att ge aktörerna möjlighet att komma överens om hur trafikregler bör tas fram och utformas.

## 6 EG-direktiven

### 6.1 EU och järnvägarna

Inom EU arbetar man sedan länge med att försöka stärka järnvägens konkurrenskraft. Järnvägstransporterna inom gemenskapen har emellertid under lång tid förlorat marknadsandelar. En förklaring till denna utveckling är bristande effektivitet hos de nationella statsjärnvägarna som ofta befinner sig i en monopolsituation. Den europeiska järnvägssektorn måste därför förnyas, vitaliseras och harmoniseras. För att uppnå detta krävs främst kompetent förvaltning och sund ekonomi inom järnvägssektorn samt icke-diskriminerande behandling av olika inblandade parter. Det behövs bl.a. klarlägganden av olika intressenters roller och en tydlig uppdelning av olika aktörers ansvarsområden. Vidare krävs ramar och regelverk för fördelningen av infrastrukturkapacitet på järnvägen och fastställandet av nivåerna på banavgifterna.

Det regelverk för dessa aktiviteter, som tillkom under första hälften av 1990-talet, har visat sig otillräckligt, bl.a. för att det inte genomförts fullt ut av vissa medlemsstater. Arbetet med att integrera järnvägen i den inre marknaden har därför fortsatt. EG-kommissionen föreslog år 1998 att rådets direktiv 91/440/EG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av

gemenskapens järnvägar och rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag måste förtydligas och att rådets direktiv 95/19/EG av den 19 juni 1995 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av banavgifter och utfärdande av säkerhetsintyg skulle ersättas av ett nytt, betydligt mer preciserat direktiv.

Under mitten av 1990-talet har inom EU även tagits flera initiativ för att utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transportområdet. Dessa har bl.a. lett fram till

- Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet,

- rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, och

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg .

I början av år 2001 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440 och Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG. Dessutom tillkom två nya direktiv, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg samt det tidigare nämnda direktivet 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten för konventionella tåg. De direktiv som antogs 2001 skulle vara genomförda av medlemsstaterna senast den 15 mars 2003 (de tre förstnämnda direktiven) respektive den 20 april 2003 (det sistnämnda direktivet). Direktivet 96/48/EG har genomförts i svensk rätt genom lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

Direktiven innebär i stort att marknaden för internationella gods-transporter öppnas på det transeuropeiska transportnätet för järnvägar, att alla järnvägsföretag i medlemsstaterna kan söka tillstånd för godstrafik på detta nät samt att banhållning och trafikutövning tydligare delas upp för att skapa insyn och undvika diskriminering av nykomlingar på marknaden. Vidare innebär direktiven nya principer för fördelning av tåglägen och för användning av och prissättning av järnvägsinfrastruktur samt förslag till fortsatt arbete för att komma till rätta med problem som rör samtrafik på och mellan de olika nationella järnvägsnäten och eliminering av flaskhalsar i infrastrukturen. I direktiven regleras vidare ansvars- och befogenhetsfördelningen inom järnvägssektorn och mellan sektorn och staten. Detta innebär bl.a. ett krav på att inrätta ett från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag fristående regleringsorgan. Vidare införs krav på att funktioner för infrastrukturprissättning skall skiljas organisatoriskt från trafikutövare samt att säkerhetscertifiering skall skiljas från såväl infrastrukturförvaltare som trafikutövare. Det regleringsorgan som varje medlemsstat skall inrätta har till uppgift att behandla klagomål från järnvägsmarknadens parter om de på något sätt anser sig orättvist behandlade eller diskriminerade vid kapacitetstilldelningsförfarandet eller i avgiftssättningen. Detta regleringsorgan skall ha rätt att besluta om nödvändiga åtgärder för att korrigera en negativ utveckling på markna-

## 6.2 Direktiv 91/440/EEG, ändrat genom direktiv 2001/12/EG

Rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar gäller för järnvägstransporter utförda av järnvägsföretag, som är etablerade i en medlemsstat, med vissa särskilt angivna undantag. Genom direktiv 2001/12/EG införs sådana ändringar som anses behövliga med hänsyn till gjorda erfarenheter i samband med genomförandet av direktiv 91/440/EEG och till utvecklingen inom järnvägssektorn.

Principer för tillträdesrätten anges i direktivet. Dessa innebär genom ändringarna i direktiv 2001/12/EG att ett särskilt transeuropeiskt järnvägsnät för godstransporter (TERFN) definieras (artikel 10 a). På detta nät kommer järnvägsföretag som är etablerade inom EU att få utföra internationell godstrafik. Denna reglering innefattar en, om än förhållandevis blygsam, utvidgning av marknadstillträdet. Tillträdesrätt införs vidare till terminaler och vissa hamnar. Efter den 15 mars 2008 skall tillträdesrätten utvidgas till att omfatta hela järnvägsnätet inom EU. Direktivet inför dock inte rätt till nationella transporter inom ett annat land än det där järnvägsföretaget har sitt säte (artikel 10 i dess nya lydelse).

Direktivet syftar till att garantera ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen genom att vissa väsentliga uppgifter skiljs från varandra och att det tillsätts en järnvägsregulator. Vidare skall resultat- och balansräkningar skiljas från varandra beträffande vissa aktörer (artikel 6 i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG). Direktivet anger att medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att järnvägsföretag när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring skall ha en oberoende ställning som innebär att de skall hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från staten (artikel 4 i direktivets nya lydelse). Enligt artikel 6.3 i dess nya lydelse skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de uppgifter som anges i bilaga II till direktivet anförtros organ som inte själva tillhandahåller järnvägstransporttjänster. De aktuella uppgifterna är i stort beslut om tillstånd för järnvägsföretag och om tilldelning av tåglägen, beslut om fastställande och uttag av infrastruktur ("infrastructure charging" på engelska) samt vissa kontrollfunktioner. Uppbörd av avgifter och ansvar för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen får dock läggas på järnvägsföretag eller annat organ.

Rättvist tillträde till infrastrukturen avses även garanteras genom att de säkerhetsrelaterade uppgifterna skiljs ut och/eller genom att det tillsätts en järnvägsregulator som kontrollerar och genomför uppgifterna. Enligt artikel 7 i dess nya lydelse skall medlemsstaterna därför säkerställa att säkerhetsstandarder och säkerhetsregler fastställs, att rullande materiel och järnvägsföretag godkänns i enlighet med dessa samt att olyckor utreds. Uppgifterna skall utföras av ett organ som inte självt tillhandahåller

håller järnvägstransporttjänster och som har en oberoende ställning i förhållande till organ som utför sådana tjänster.

Vidare skall det inrättas ett organ med tillräcklig grad av oberoende för att övervaka konkurrensen på marknaden för järnvägstjänster (artikel 10 i direktivets nya lydelse). Medlemsstaterna skulle senast den 15 mars 2003 anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa de ändringar som görs med direktiv 2001/12/EG.

### 6.3 Direktiv 95/18/EG, ändrat genom direktiv 2001/13/EG

Rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag ger de grundläggande förutsättningarna för hur principen om friheten att tillhandahålla tjänster bör tillämpas på järnvägssektorn, med hänsyn tagen till denna sektors särskilda kännetecken. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG utvidgas principerna för tillstånd i direktivet på så sätt att licenskravet skall omfatta alla järnvägsföretag och inte längre vara knutet till tillträdesrättens omfattning enligt direktiv 91/440/EEG. Det sistnämnda förhållandet har tidigare inneburit problem för de medlemsstater som infört en vidare tillträdesrätt än vad direktivet föreskrivit. En licens utfärdad i en medlemsstat inom gemenskapen skall vara giltig inom hela gemenskapen. Krav införs på att den nationella tillståndmyndigheten informerar EG-kommissionen om vilka licenser som utfärdas, ändras eller återkallas.

Direktiv 95/18/EG avser att åstadkomma en inre marknad utan gränser inom vilken den fria rörligheten för bl.a. järnvägstjänster skall garanteras. I direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar föreskrivs viss tillträdesrätt till den internationella järnvägstrafiken för järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag. För att säkerställa att denna tillträdesrätt tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt överallt inom gemenskapen infördes genom direktiv 95/18/EG ett krav på tillstånd för järnvägsföretag som tillhandahåller de tjänster som avses i artikel 10 i direktiv 91/440/EEG. För att garantera att pålitliga och tillräckliga tjänster tillhandahålls föreskriver direktivet ett gemensamt tillståndssystem i syfte att säkerställa att alla järnvägsföretag vid varje tidpunkt uppfyller vissa krav som avser gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig kompetens för att skydda kunder och tredje man, samt att järnvägsföretagen tillhandahåller tjänster med hög säkerhetsnivå. Tillämpningsområdet för direktivet är detsamma som för direktiv 91/440/EG, det vill säga undantag görs för regional-, stads- och förortstjänster (artikel 1 i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG).

Enligt artikel 4 får ett järnvägsföretag ansöka om tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat. Tillstånd medges av det organ som medlemsstaten utsett härtill. Endast det järnvägsföretag som uppfyller villkoren i direktivet skall få tillstånd att bedriva järnvägstrafik. Enligt artikel 10 är beviljat tillstånd giltigt endast så länge som järnvägsföretaget uppfyller de skyldigheter som anges i direktivet och medlemsstaterna får föreskriva regelbunden omprövning minst vart femte år. Bevisbördan för att villkoren för tillstånd enligt direktivet är uppfyllda ligger, enligt arti-

kel 5, på det sökande järnvägsföretaget. I artikel 6, 7 och 8 anges de närmare villkoren för vad som i direktivet avses med gott anseende, ekonomisk förmåga och yrkesmässig lämplighet. Enligt artikel 9 skall ett järnvägsföretag vara tillräckligt försäkrat eller ha vidtagit likvärdiga arrangemang för att enligt nationell och internationell lagstiftning täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor, särskilt avseende passagerare, bagage, gods, post eller tredje man. I artikel 11 anges de möjligheter tillståndsmyndigheten har att återkalla tillstånd. Enligt artikel 15 skall tillståndsmyndigheten fatta beslut rörande en ansökan så snart som möjligt, dock senast inom tre månader efter det att all relevant information har inkommit till myndigheten. Medlemsstatarna skall vidare vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att tillståndsmyndighetens beslut kan göras till föremål för domstolsprövning.

Direktiv 2001/13/EG avser att åstadkomma en ytterligare harmonisering av vissa delar av direktiv 95/18/EG och att säkerställa att järnvägsföretag med tillstånd som bedriver internationella godstransporter respekterar relevanta tull- och skattebestämmelser, särskilt i fråga om tulltransitering.

Enligt artikel 1 i dess nya lydelse behandlar direktivet de kriterier som skall tillämpas när en medlemsstat utfärdar, förnyar eller ändrar tillstånd som är avsedda för järnvägsföretag som är eller kommer vara etablerade inom gemenskapen med vissa undantag. Tillstånden är obligatoriska. Undantagen gäller huvudsakligen för företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur utan förbindelse med det allmänna nätet, järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stads- eller förortstrafik på järnväg för personer eller vars verksamhet är begränsad till tillhandahållande av regional godstrafik på järnväg som inte omfattas av direktiv 91/440/EEG, eller företag som enbart utför godstransporter på privatägda järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

Det organ som utfärdar tillstånd att bedriva järnvägstrafik skall, enligt artikel 3 i dess nya lydelse, inte själv tillhandahålla järnvägstransporttjänster och skall vara oberoende i förhållande till organ eller företag som gör detta. Tillståndet är giltigt i hela gemenskapen. Enligt artikel 12 i dess nya lydelse skall järnvägsföretagen utöver kraven i direktivet även följa bestämmelser i nationella lagar och andra författningar som är förenliga med gemenskapens lagstiftning och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, särskilt beträffande vissa uppräknade områden. Medlemsstaterna skulle anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa de ändringar som görs genom direktiv 2001/13/EG senast den 15 mars 2003.

## 6.4 Direktiv 2001/14/EG

### *Inledning*

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG syftar till att harmonisera förutsättningarna för tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av

avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg för att därigenom möjliggöra järnvägstrafik över gränserna och skapa en inre marknad för godstransporter. För att åstadkomma detta fastställs genom direktivet vissa grundläggande villkor för tillträdet till och nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Direktivets bilaga III har ändrats genom kommissionens beslut 2002/844/EG.

Direktivet slår fast principer och inför bestämmelser för fördelning av infrastrukturkapacitet och prissättning av denna kapacitet. Kapacitetsfördelningsprocessen harmoniseras, men nationella regler får tillämpas för prioritering av tåglägen vid kapacitetsbrist. Förbud mot handel med tåglägen mellan operatörer och mot tillämpning av s.k. ”grandfather’s rights”, det vill säga historiskt betingad prioritet, införs. Infrastrukturförvaltaren åläggs att upprätta en beskrivning av järnvägsnätet. Beskrivningen skall ange de villkor som gäller för att få tillträde till järnvägsinfrastrukturen och skall i övrigt innehålla all den information som är nödvändig för att kunna utnyttja tillträdesrätten. Ramavtal får ingås mellan infrastrukturförvaltare och sökande. Dessa avtal får inte i detalj ange tåglägen. Krav införs på att en samordningsprocess för hantering av intressekonflikter i kapacitetsfördelningsprocessen inrättas. Prioriteringskriterier får användas för fördelning av kapacitet på överbelastad infrastruktur. Analyser och planer skall upprättas för de delar av infrastrukturen där inte alla ansökningar om kapacitet kan tillgodoses och i fall där kapacitetsbrist kan förutses. Direktivet innehåller vidare principer för fastställande och uttag av avgifter. Banavgifterna skall baseras på marginalkostnadsprissättning men med möjlighet att ta ut högre avgifter om marknaden tål detta. Viss reglering finns också beträffande de tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretag för att dessa skall kunna bedriva trafik. Prissättning på terminaltjänster måste t.ex. ske på ett icke-diskriminerande sätt.

Direktivet gäller användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik med undantag för vissa särskilt angivna järnvägsnät (artikel 1). För att säkerställa insyn och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag skall all nödvändig information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet (artikel 3).

### *Infrastrukturavgifter*

Enligt artikel 4 skall medlemsstaterna fastställa ett ramverk och regler för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG. Fastställande av regler kan delegeras till infrastrukturförvaltaren. För det fall infrastrukturförvaltaren inte är oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag skall uppgifterna om avgifter utföras av ett oberoende avgiftsorgan. Avgiftssystemet skall vara baserat på samma principer över hela infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

Järnvägsföretagen skall på en icke-diskriminerande grundval ha rätt till ett minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som anges särskilt i bilaga II till direktivet. Infrastrukturförvaltarna skall vidare ges incitament till att, med vederbörlig hänsyn till bl.a. säkerhet och kvalitet, sänka kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur och

sänka nivån på tillträdesavgifter. Detta kan genomföras antingen genom avtal eller genom inrättande av lämpliga kontrollåtgärder till vilka tillräckliga befogenheter är knutna.

I artikel 7 anges de principer som gäller för att fastställa och ta ut avgifter. Avgifterna för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skall betalas till infrastrukturförvaltaren och användas för finansiering av dennes verksamhet. Om det föreligger en brist på kapacitet i fråga om vissa identifierbara delar av infrastrukturen får en extra avgift för överbelastning inbegripas i infrastrukturavgiften under viss tid. Infrastrukturavgiften får ändras för att hänsyn skall kunna tas till kostnaden för den miljöpåverkan driften av tåg förorsakar.

Medlemsstaterna får, enligt artikel 8, göra vissa särskilt angivna undantag från principerna för avgifter. Vidare får rabatt på avgifterna ges under de förutsättningar som anges i artikel 9. Enligt artikel 10 får medlemsstaterna införa ett tidsbegränsat system för ersättning av icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader. Infrastrukturförvaltaren får vidare enligt artikel 12 ta ut en bokningsavgift.

#### *Tilldelning av infrastrukturkapacitet*

Enligt artikel 14 skall medlemsstaterna fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet samtidigt som det förvaltningsmässiga oberoende som avses i artikel 4 i direktiv 91/440/EEG respekteras. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetsfördelningsförfarandet och skall säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt. I artikel 13 anges att infrastrukturförvaltaren tilldelar infrastrukturkapacitet till sökande och att dessa aktörer får sluta ramavtal om maximalt fem år (se artikel 17) för utnyttjande av kapacitet om en överenskommelse om kapaciteten behövs för längre tidsperiod än en tågplaneprocess (ett år). Definitionen av infrastrukturförvaltares och sökandes rättigheter och skyldigheter i fråga om varje tilldelning av kapacitet skall fastställas i avtal eller lagstiftning. I artikel 16 anges vilka aktörer som får ansöka om infrastrukturkapacitet.

Under tilldelningsförfarande skall infrastrukturförvaltaren, enligt artikel 19, iaktta den tidplan och de tidsfrister för tilldelning av kapacitet som angetts i bilaga III till direktivet. Direktivet anger vidare i artikel 20 den tågplaneprocess som infrastrukturförvaltaren skall iaktta vid prövningen av ansökningarna om infrastrukturkapacitet. För det fall intressekonflikter uppstår under denna tågplaneprocess anger artikel 21 förutsättningarna för hur dessa skall lösas. Det skall bl.a. finnas tillgängligt en metod för tvistlösning för att skyndsamt (senast inom tio arbetsdagar) lösa tvisten.

I artikel 22 anges förutsättningarna för hur infrastruktur skall förklaras överbelastad. Infrastrukturförvaltaren skall i så fall göra en kapacitetsanalys, upprättad enligt principerna i artikel 25, och kapacitetsförstärkningsplan, upprättad enligt artikel 26. För det fall någon extra avgift inte har tagits ut eller lett till önskat resultat får infrastrukturförvaltaren använda vissa prioriteringskriterier för att tilldela infrastrukturkapacitet. Artikel 23 reglerar förfarandet när ansökningar om tilldelning av järnvägsinfrastruktur inlämnas ad hoc. I artiklarna 27–29

anges de förutsättningar som gäller vid återlämnande av tilldelade tåglägen som inte utnyttjats fullt ut, vad som gäller för att möjliggöra underhållsarbeten samt åtgärder som skall vidtas i händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor.

### *Regleringsorgan*

Enligt artikel 30 skall medlemsstaterna upprätta ett regleringsorgan. Detta organ, som kan vara det ministerium som ansvarar för transport eller något annat organ, skall i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Överklagande- och tillsynsfunktionerna kan förläggas till olika organ. I artikeln anges vidare vilka frågor som en sökande skall kunna överklaga till regleringsorganet och regleringsorganets befogenheter.

### *Säkerhetsintyg*

I artikel 32 anges bestämmelser om säkerhetsintyg för järnvägsföretag och internationella sammanslutningar. Medlemsstaterna skall för sina respektive territorier föreskriva att ett säkerhetsintyg, som fastställer järnvägsföretagens säkerhetskrav lämnas in för att garantera säker trafik på de berörda järnvägslinjerna. För att få ett säkerhetsintyg skall järnvägsföretaget följa föreskrifterna i den nationella lagstiftningen som skall ange de tekniska och driftsmässiga krav som är specifika för järnvägstrafiken samt de säkerhetskrav som gäller för personal, rullande materiel och företagets interna organisation. Säkerhetsintyget utfärdas av det organ som utsetts för detta ändamål i den medlemsstat där den använda järnvägsinfrastrukturen är belägen.

Enligt artikel 38 skulle medlemsstaterna senast den 15 mars 2003 anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

## 6.5 Direktiv 96/48/EG

### *Direktivets huvudsakliga innehåll*

I gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet anges bl.a. att det transeuropeiska transportnätet (TEN-transport) omfattar vägnät, järnvägsnät, nät av inre vattenvägar, kusthamnar och inlandshamnar, flygplatser och andra förbindelsepunkter. Järnvägsnätet består av ett nät för höghastighetståg och ett nät för konventionella tåg. Höghastighetsnätet består dels av banor som är särskilt konstruerade för hög hastighet på ca 200 km/h, dels av banor anpassade för hög hastighet men också anpassade till topografi, terräng och bebyggelse där hastigheten måste anpassas från fall till fall.



Rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg syftar till att harmonisera utformningen av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg för att därigenom möjliggöra järnvägstrafik över gränserna. Ett annat syfte med direktivet är att skapa en inre marknad för järnvägs-komponenter. För att uppnå dessa syften fastställer direktivet de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibilitet hos det aktuella järnvägssystemet skall uppnås. Dessa villkor skall gälla för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och järnvägsfordon som samverkar i detta systems funktion och som tas i bruk efter direktivets ikraftträdande.

Driftskompatibilitet innebär enligt artikel 2 b ”möjlighet att med det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg erbjuda säker trafik utan driftsavbrott med höghastighetståg samtidigt som givna prestandakrav uppfylls. Denna möjlighet grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas”. Med väsentliga krav avses de krav som anges i en bilaga till direktivet och som järnvägssystemet, delsystemen och komponenterna skall uppfylla enligt artikel 4. Dessa krav har fastställts med hänsyn till säkerhet, tillförlitlighet, hälsa och miljöskydd för vissa angivna delsystem, nämligen infrastruktur, energi, kontrollstyrning, signalsystem, rullande materiel, underhåll, miljö, drift och användare.

#### *Särskilt om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*

I artikel 5 anges att det för varje delsystem skall utarbetas en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD). TSD skall bl.a. ange de väsentliga kraven för respektive delsystem och fastställa de grundläggande egenskaper som krävs för att uppfylla de väsentliga kraven. Förslag till TSD skall utarbetas av ett gemensamt organ (AEIF, Association Européenne pour l'interopérabilité ferroviaire). Organet företräder infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och järnvägsindustrin. Förslagen skall därefter antas av EG-kommissionen och offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning (EGT, numera Europeiska unionens officiella tidning, EUT). Medlemsstaterna är skyldiga att följa TSD. Enligt artikel 7 kan en medlemsstat under vissa angivna förhållanden tillåtas att inte tillämpa vissa TSD under förutsättning att medlemsstaten i förväg meddelar EG-kommissionen sin avsikt att göra en avvikelse.

Enligt artikel 8 skall en medlemsstat vidta alla lämpliga åtgärder för att komponenter endast släpps ut på marknaden om de möjliggör driftskompatibilitet och uppfyller de väsentliga kraven. Dessutom skall de användas inom det område de är avsedda för samt installeras och underhållas korrekt. Om komponenterna uppfyller bestämmelserna i direktivet får en medlemsstat inte på sitt territorium förbjuda, begränsa, eller förhindra att de släpps ut på marknaden.

#### *Särskilt om EG-kontrollförklaring och anmälda organ*

Enligt artikel 10 skall en medlemsstat betrakta komponenter som är försedda med EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet som att

de uppfyller de väsentliga kraven som direktivet anger. Motsvarande gäller enligt artikel 16 för delsystem som är försett med EG-kontrollförklaring. Direktivet förutsätter således att det finns ett system för kontroll av fordon och infrastruktur samt att de delar som används i fordonen och infrastrukturen skall godkännas genom detta system. En närmare beskrivning av kontrollsyste­met finns i avsnitt 10.2.

## 6.6 Direktiv 2001/16/EG

### *Direktivets huvudsakliga innehåll*

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG syftar till att harmonisera utformningen av det transeuropeiska järnvägssystem för konventionella tåg för att därigenom dels möjliggöra järnvägstrafik över gränserna, dels skapa en inre marknad för järnvägskomponenter. Direktivet är uppbyggt på samma sätt som direktiv 96/48/EG och fastställer de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibilitet hos det aktuella järnvägssystemet skall uppnås. Dessa villkor skall gälla för projektering, anläggning, anpassning och drift av infrastruktur och järnvägsfordon som samverkar till detta systems funktion och som tas i bruk efter direktivets ikraftträdande. Hindren för driftskompatibilitet hos järnvägssystemet skall dock undanröjas stegvis.

Eftersom det råder stora skillnader mellan de nationella föreskrifter och interna regler samt tekniska specifikationer som tillämpas kan tåg inte framföras under gynnsamma villkor inom hela gemenskapen. Det är därför nödvändigt att dels för hela gemenskapen fastställa väsentliga krav för det transeuropeiska järnvägssystemet, dels underkasta de delsystem som utgör detta järnvägssystem ett kontrollförfarande.

Driftskompatibilitet avser enligt artikel 2 b egenskapen hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som prestandakrav uppfylls. Denna egenskap grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas. Med väsentliga krav avses de krav som anges i bilaga II till direktivet och som järnvägssystemet, delsystemen och komponenterna skall uppfylla enligt artikel 4. Dessa krav har fastställts med särskild hänsyn tagen till säkerhet, tillförlitlighet, hälsa och miljöskydd för vissa angivna delsystem, nämligen infrastruktur, energi, kontrollstyrning och signal-system, rullande materiel, underhåll, drift och trafikledning samt telematikapplikationer för person- och godstrafik.

### *Särskilt om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*

I artikel 5 anges att varje delsystem skall vara föremål för en eller flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). TSD skall bl.a. ange de väsentliga kraven för respektive delsystem och fastställa de grundläggande egenskaper som krävs för att uppfylla direktivets väsentliga krav. Dessa krav anges i bilaga II till direktivet. Av artikel 6 framgår

att TSD-förslagen skall utarbetas av det gemensamma representativa organet, som i detta fall är utsett att vara den för detta arbete etablerade organisationen Association Européenne pour L'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF). Förslagen skall därefter antas av Europeiska gemenskapernas kommission (kommissionen) och offentliggöras i Europeiska gemenskapernas officiella tidning (EGT, numera Europeiska unionens officiella tidning EUT). AEIF skall, efter det att TSD har antagits, förbereda översyn och uppdatering av TSD i enlighet med teknisk och samhällslig utveckling. Medlemsstaterna är skyldiga att följa TSD.

Enligt artikel 7 kan en medlemsstat under vissa angivna förhållanden tillåtas att inte tillämpa vissa TSD under förutsättning att medlemsstaten på förhand meddelar kommissionen sin avsikt att göra en avvikelse. Medlemsstaten skall, enligt artikel 8, vidta alla lämpliga åtgärder för att driftskompatibilitetskomponenterna endast släpps ut på marknaden om de medger driftskompatibilitet och uppfyller de väsentliga kraven – och används såsom avsett – samt installeras och underhålls korrekt. Om komponenterna uppfyller bestämmelserna i direktivet får en medlemsstat inte på sitt territorium förbjuda, begränsa eller förhindra att de släpps ut på marknaden.

En medlemsstat skall, enligt artikel 10, betrakta komponenter som är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet som överensstämmande med de väsentliga krav som direktivet anger. Motsvarande gäller enligt artikel 16 för ett delsystem som är försett med en EG-kontrollförklaring. Direktivet förutsätter således att det finns ett system för kontroll av fordon och infrastruktur samt att de delar som används i fordonen och infrastrukturen skall godkännas genom detta system. En närmare beskrivning av vad en sådan teknisk kontroll innebär ges i avsnitt 10.2.

## 6.7 Pågående lagstiftningsarbete inom EU

Nya förslag till järnvägslagstiftning lades fram av EG-kommissionen i januari 2002 och behandlas f.n. i en förlikningsprocess som skall vara avslutad före mars månads utgång år 2004. De samlade förslagen består av tre direktiv, en förordning samt ett bemyndigande till kommissionen att förhandla om villkoren för gemenskapens anslutning till OTIF (Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires, mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik). Gemenskapen är numera genom kommissionen ansluten till OTIF.

De tre direktiven och förordningen utgörs av följande:

- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv 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 (säkerhetsdirektivet),
- förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (driftskompatibilitetsdirektivet),

- förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå, och
- förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.

I *säkerhetsdirektivet* behandlas fyra områden som berör utvecklingen av Europas järnvägstrafik. Det första området är att modernisera och harmonisera uppbyggnaden av säkerhetsföreskrifter och säkerhetsregler i medlemsländerna och på Europeanivå. Varje land skall inrätta en myndighet med ansvar för att kontrollera och övervaka säkerheten på järnvägsnäten. Det andra området är att det säkerhetstillstånd som beviljas järnvägsföretagen skall utvecklas mot gemensamma krav för ett säkerhets hanteringssystem. Det tredje området är insyn, information och tillämpningen av lämpliga processer för järnvägsföreskrifter. Det fjärde området är utredning av olyckor och incidenter. För att allmänheten och berörda parter skall ha förtroende för en säkerhetsutredning krävs att den utförs av ett oberoende organ. I direktivförslaget anges att medlemsländerna skall inrätta ett oberoende organ som skall utreda olyckor och incidenter.

I *driftskompatibilitetsdirektivet* föreslås ändringar av dels direktiv 96/48/EG, driftskompatibilitet för höghastighetsjärnvägar, dels direktiv 2001/16/EG, driftskompatibilitet för konventionella järnvägar. Anledningen till dessa ändringar är bl.a. att arbetet med driftskompatibilitet på höghastighetsområdet har givit vissa erfarenheter som föranleder förändringar i de båda direktiven. Inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå och säkerhetsdirektivets olika förslag kräver förändringar i direktiven. Öppnandet av hela järnvägsnätet för internationell godstrafik gör det nödvändigt att införa driftskompatibilitet på hela nätet.

Den gemensamma *europeiska järnvägsbyrå* för säkerhet och driftskompatibilitet som skall inrättas enligt förslaget till förordning skall ansvara för samordning och styrning av det gemensamma arbetet med driftskompatibilitet och säkerhet.

*Ändringen av direktiv 91/440/EG* syftar till att öppna tillträdet till infrastrukturen för nationell trafik på hela järnvägsnätet. Denna fullständiga marknadsöppning för nationella och internationella transporter på järnväg skall gälla från och med datumet för detta direktivs genomförande.

## 7 Behovet av en samlad lagstiftning

**Regeringens förslag:** De grundläggande bestämmelserna om järnvägar skall regleras samlat i en ny sektorspecifik lag.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Regeringens förslag omfattar, utöver innehållet i utredningens förslag, bestämmelserna om höghastighetståg från lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg samt större delen av bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stöder i princip utredningens förslag eller yttrar sig inte särskilt i frågan. *Banverket* ifråga-

sätter i och för sig inte behovet av översyn av det nuvarande regelverket för järnvägar, men anser att de övergripande strukturella förändringar av järnvägslagstiftningen som föreslagits inte bör genomföras förrän en fullständig analys av sektorns behov och hur dess utveckling bäst skall främjas har gjorts. Verket påpekar dessutom nackdelarna med att föreslå genomgripande förändringar av nu gällande författningar både i ett första skede, där den föreslagna järnvägslagen endast blir ett kortsiktigt provisorium, och i ett andra skede då de järnvägsförfattningar som kommer att leva kvar parallellt med järnvägslagen skall inarbetas i den lagen. Detta medför enligt Banverket omotiverade risker och försvårar nyetablering inom järnvägssektorn. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* poängterar att de frågor som behandlas i förslaget inte enbart handlar om att finna lämpliga former för att införliva olika EG-direktiv, utan har stor transportpolitisk betydelse. SIKA framhåller därvid betydelsen av att det finns en effektiv reglering som ger förutsättningar för en fungerande järnvägsmarknad både ur ett nationellt och europeiskt perspektiv. *Riks-rafiken* poängterar att det är viktigt att så mycket som möjligt av nu gällande rätt som rör järnvägar överförs till en ny samlad lagstiftning så att tillämpning och insyn underlättas.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna stöder förslaget att inkludera höghastighetssystemen och delar av järnvägstrafiklagen eller lämnar det utan erinran. *Banverket* beklagar att lagstiftningen inte kan bli fullständig, då Järnvägsutredningen alltför utreder införlivandet av bl.a. järnvägstrafiklagen (1985:192) och COTIF i den nya järnvägslagen. Även *A-Train AB* hade gärna sett att arbetet innefattat ändringar i järnvägstrafiklagen.

**Skälen för regeringens förslag:** Det nu gällande svenska regelverket för järnvägssektorn präglas av de förhållanden som har varit rådande inom järnvägssektorn sedan järnvägens tillkomst. Regelverket har anpassats efterhand som nya reformer har tillkommit. Flera av järnvägsförfattningarna är därför delvis föråldrade i den meningen att de har författats utifrån en annan verklighet än den som gäller i dag. Detta har medfört att regelverket till stor del utgörs av ett lappverk av olika författningar där vissa frågor har reglerats i lag och andra i förordning, vilket har gjort systemet svåröverskådligt och inkonsekvent. Det kan även ifrågasättas om vissa frågor är reglerade på rätt normnivå. Den svenska järnvägslagstiftningen påverkas vidare av de internationella regelverk som Sverige anslutit sig till, såsom 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik samt dess underprotokoll och bihang (COTIF). Innehållet i de ändringar som har gjorts i detta fördrag kommer att påverka den svenska järnvägslagstiftningen inom en nära framtid. Förslag till hur dessa ändringar skall arbetas in i svensk rätt skall Järnvägsutredningen lämna i ett senare betänkande.

Sedan Sveriges medlemskap i Europeiska unionen har flera EG-direktiv inarbetats i svensk rätt i befintliga lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter. EU har vidare starkt drivit på en utveckling av harmoniserade regler för järnvägar i syfte att skapa en gemensam järnvägsmarknad inom unionen, EES-länderna och Schweiz. De fyra direktiv som nu skall genomföras i svensk rätt utgör ett led i att integrera järnvägen i

EU:s inre marknad. Inom EU utarbetas för närvarande ytterligare direktiv som rör järnvägssektorn. I Sverige medför genomförandet av de nya direktiven bl.a. att Banverket, Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen får ändrade roller. En översyn av organisationen inom järnvägssektorn är därför ofrånkomlig. Den utveckling som sker inom järnvägssektorn påverkar även de gällande författningarna och regelstrukturen.

De direktiv som skall genomföras är omfattande och ger i flera viktiga avseenden enbart rättsliga ramar för medlemsstaterna att följa. Detta medför att det i det nationella lagstiftningsarbetet måste göras flera principiella vägval bl.a. beträffande marknadstillrådets omfattning, hur processen för tilldelning av licenser och säkerhetsintyg samt kapacitetstilldelning skall regleras samt hur avgiftsprinciperna skall utformas. Resultaten av dessa vägval medför i sin tur att den flora av definitioner som finns i nu gällande rätt inom järnvägssektorn måste ses över. Direktivet om driftskompatibilitet för järnvägssystem för konventionella tåg reglerar dessutom tekniska förutsättningar för järnvägsutrustningsmarknaden och andra frågor på järnvägsmarknaden som inte tidigare varit föremål för lagstiftning i Sverige.

Oaktat de EG-direktiv som skall införlivas i svensk rätt torde utgångspunkten för en förändring av det nuvarande regelverket vara behovet av att skapa en modern och framtidsanpassad lagstiftning. *Banverket* har emellertid haft invändningar mot att övergripande strukturella förändringar av järnvägslagstiftningen skall ske i ett första skede av den översyn av järnvägsförfattningarna som nu pågår. Såsom nämnts i det föregående finns bestämmelser som på ett eller annat sätt har anknytning till järnvägar i ett antal lagar och andra författningar som grovt kan indelas i tre kategorier (se ovan avsnitt 5). För en samordning av dessa författningar talar överskådligheten, de strukturella förändringar som skett på järnvägsmarknaden under senare år och att det spridda regelverk som nu gäller sedan en tid har föranlett ett behov av en allmän översyn av järnvägsförfattningarna. Därtill kommer att det omfattande regelverk som nu skall genomföras i Sverige och de framtida EG-direktiv som skall införlivas inom de närmaste åren skapar ett behov av annan regelstruktur än den som finns i dag. Vad som komplicerar en samordning är att lagarna och förordningarna reglerar olika förhållanden och att de skall genomföras tillsammans med EG-direktiv som i sin tur har olika tillämpningsområden.

Mot bakgrund av omfattningen av det arbete som krävs för att genomföra de aktuella direktiven i svensk rätt och lösa de frågor som lämnas till medlemsstaterna samt av det svenska regelverkets beskaffenhet anser emellertid regeringen, till skillnad från Banverket, att det nu är en lämplig tidpunkt att påbörja en allmän översyn av järnvägsförfattningarna. En ny lagstiftning bör i så fall ges en struktur som både utgör en samlad reglering av bestämmelserna rörande järnvägar och möjliggör en framtida påbyggnad rörande sådana frågor som är föremål för fortsatt översyn av Järnvägsutredningen. Därtill kommer ändringarna i COTIF som skall inarbetas i svensk rätt samt de ytterligare direktiv som är under behandling i EU och vars innehåll kommer att ha betydelse för regelverkets struktur. En ny lagstiftning bör således i möjligaste mån ta hänsyn till den framtida utveckling som går att förutse på järnvägsområdet inom

EU. Mot bakgrund av vad som anförts om det svenska regelverket anser regeringen att de grundläggande bestämmelser som skall gälla inom järnvägssektorn och som kräver lagform bör samlas i ett enhetligt regelverk, i vilket de direktiv det nu är aktuellt att genomföra bör inarbetas. En sådan lösning torde innebära en förenkling för aktörerna på järnvägsmarknaden, eftersom regelverket blir enhetligt och lättare att överblicka. En sektorsspecifik lag torde vidare ge de förutsättningar för en fungerande järnvägsmarknad som *SIKA* framhåller är en förutsättning för att järnvägens roll som en betydelsefull del i det framtida samhällets transportförsörjning skall kunna bibehållas.

Den föreslagna lagen blir aktuell för ytterligare komplettering genom det arbete som genomförs av Järnvägsutredningen och som skall redovisas under hösten 2004. Järnvägsutredningen har härvid att ta ställning bl.a. till om lagen skall omfatta även annan spårtrafik än järnvägar, dvs. sådana spårbundna system som omfattas av järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), samt om och hur bestämmelserna om nationell och internationell järnvägsbefordran och ansvarighet vid järnvägstrafik, med de ändringar som föranleds av COTIF, skall inarbetas i lagen. Detta innebär att järnvägssäkerhetslagen – som föreslås få en ny lydelse i samband med att den föreslagna järnvägslagen träder i kraft – och vissa andra författningar kommer att fortsätta gälla parallellt med den föreslagna lagen under en övergångstid. I avsnitt 19 behandlas de aktuella ändringarna i järnvägssäkerhetslagen.

## 8 En ny järnvägslag

**Regeringens förslag:** De delar av EG-direktiven, inklusive direktivet om järnvägssystem för höghastighetståg, som kräver lagform skall genomföras i en ny järnvägslag.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I utredningen föreslås dock inte att höghastighetsystemet regleras i lagen.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stöder i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra. Flera remissinstanser har emellertid synpunkter på den föreslagna lagens struktur och överensstämmelse med de aktuella direktiven. Några remissinstanser har språkliga synpunkter på lagtexten. *Banverket* anser att genomförandet av direktiven bör ske i nu gällande författningar. *Järnvägsinspektionen och Vägverket* har invändningar mot vad lagen skall kallas.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inga principiella invändningar mot förslaget. *Banverket* anser att direktivens regler om avgifter inte skall införas i lagförslaget.

*Utgångspunkter för genomförande av EG-direktiven*

Direktiven syftar till att harmonisera reglerna för tillträde till och användning av järnvägsinfrastruktur och därmed sammanhängande ekonomiska, administrativa och tekniska villkor. De förpliktar medlemsstaterna att vidta vissa åtgärder samt säkerställa vissa förhållanden m.m. Redan av detta skäl är det inte lämpligt eller tillräckligt att direktiven förs över till svensk rätt i oförändrad form. För att förtydligas och få genomslag på det nationella planet bör direktiven i så stor utsträckning som möjligt anpassas till svenska förhållanden. Den svenska lagstiftnings-traditionen med förhållandevis kortfattad lagstiftning bör därför inte frångås. Med hänsyn till direktivens komplexa och delvis detaljerade karaktär är det dock ofrånkomligt att delar av direktiven mer eller mindre ordagrant måste införas i lagstiftningen.

EG-domstolen är enligt EG:s rättsordning exklusivt behörig att göra uttalanden om innebörden av EG:s rättsregler. Innan EG-domstolen har uttalat sig är det svårt att veta exakt hur ett visst direktiv skall tolkas och tillämpas. Sverige har genom anslutningen till Europeiska unionen förbundet sig att verka för en enhetlig tolkning och tillämpning av EG-rätten. Trots vissa fördelar med att genom utförliga förarbeten ge vägledning om hur lagen skall tolkas bör det därför iaktas försiktighet när det gäller motivuttalanden i tolkningsfrågor.

EG-regelverket innehåller inte bara generella regler som kan behöva konkretiseras utan också regler med hög konkretion. Ett exempel på det förstnämnda är bestämmelserna i direktivet om driftskompatibilitet för järnvägssystem för konventionella tåg som till stor del utgör rambestämmelser inför det fortsatta arbetet inom EU med att ta fram tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Ett exempel på det sistnämnda är bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG om principerna för att tilldela kapacitet på järnvägsinfrastrukturen. Lagtexten bör inte i onödan tyngas med detaljföreskrifter, speciellt inte i tekniska avseenden. Den ofta höga detaljeringsgraden och direktivets karaktär ger ett tämligen stort utrymme att komplettera lagreglerna med föreskrifter i förordning och med myndighetsföreskrifter. Detta hindrar inte att de grundläggande principerna för exempelvis vilka avgifter som skall tas ut bör anges i lag, inte minst med hänsyn till att detta omfattar förhållandet mellan enskilda.

Det bör i sammanhanget framhållas att EG-regelverket till stor del utgör ett harmoniserande regelverk som ofta inte kan frångås till förmån för en högre skyddsnivå. Detta har betydelse för möjligheterna att delegera till regeringen eller annat organ att meddela särskilda föreskrifter. Oavsett på vilken konstitutionell nivå som direktivet införlivas i svensk rätt måste därmed de föreskrivande organen hålla sig inom de gränser som direktivet anger i fråga om krav och skyldigheter m.m.

*En ny järnvägslagstiftning*

Som framgått av föregående avsnitt bör reglerna om järnvägar samlas i en ny lag. Den svenska utvecklingen har på flera områden gått längre än



vad EG-direktiven föreskriver och på andra områden inte varit föremål för en rättslig reglering i den utsträckning dessa direktiv nu kräver. Direktiven utgör en omfattande reglering av en begränsad samhällssektor och de detaljerade bestämmelserna i dessa träffar tillämpningsområdet huvudsakligen för järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet, förordningen (1996:734) om statens spåraneläggningar och förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåraneläggningar.

Det är möjligen tänkbart, vilket *Banverket* anför, att genomföra det nya EG-regelverket genom nödvändiga ändringar i samtliga dessa författningar. Ett sådant genomförande skulle emellertid föranleda ett mycket stort antal ändringar i det befintliga regelverket. Denna ordning löser inte heller den övergripande frågan om frågorna är reglerade på rätt normnivå. En del av de frågor som direktiven reglerar skulle vidare behöva lösas genom skapande av ny lagstiftning. Att på det sättet överge direktivens systematik och struktur skulle snarast försämra överskådligheten. Av dessa skäl bör genomförandet av de aktuella EG-direktiven ske i en ny speciallag. Den nya lagen får kompletteras med en förordning och därtill knutna myndighetsföreskrifter.

Direktivet om driftskompatibilitet för järnvägssystem för konventionella tåg är uppbyggt på samma sätt som motsvarande direktiv för höghastighetståg. Dessa system bör därför också i Sverige regleras med samma systematik. Höghastighetssystemen bör därför regleras tillsammans med de konventionella systemen i samma lag.

*Järnvägsinspektionen* och *Vägverket* har invändningar mot lagens namn. Namnet på en författning har endast ett informativt syfte och anger i allmänhet författningens huvudsakliga innehåll. Med denna utgångspunkt anser regeringen att det föreslagna namnet ”järnvägslag” är föredömligt kort och tillfredsställande informerar om lagens materiella innehåll.

Innebörden i de begrepp som används skiljer sig åt mellan olika järnvägsförfattningar och de nu aktuella EG-direktiven. De begrepp och definitioner som anges i direktiven bör betraktas med utgångspunkt från de mål som direktiven avser att uppnå. Ett gemensamt och övergripande mål med direktiven är att underlätta internationellt samarbete i syfte att få till stånd gränsöverskridande järnvägstrafik. Det föreligger visserligen ingen skyldighet för medlemsstaterna att genomföra direktiven ord för ord, men det torde ofta vara att föredra att följa direktivens ordval när det gäller vissa centrala begrepp. I den mån det förekommer mindre goda svenska översättningar av direktiven bör bättre lämpad terminologi för ändamålet kunna användas i svensk författningstext så länge begreppens innehåll inte ändras. Mot denna bakgrund anser regeringen att i huvudsak den begreppsapparat som används i de svenska versionerna av de aktuella direktiven skall användas i den föreslagna järnvägslagen.

Endast sådana grundläggande begrepp som är nödvändiga för tillämpningen av järnvägslagen bör definieras särskilt i lagen. Regeringen har inte funnit behov av sådana definitioner i den utsträckning som föreslagits i utredningen.

## 9 Lagens innehåll och tillämpningsområde

**Regeringens förslag:** Lagen skall innehålla bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en tillsynsmyndighet skall kunna meddela föreskrifter om att vissa spår-anläggningar inte skall anses utgöra järnvägsinfrastruktur. Lagen skall inte gälla för tunnelbana och spårväg.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Till skillnad från utredningens förslag gäller lagen enligt regeringens förslag även höghastighetssystem samt infrastruktur och fordon som är fristående från övriga delar av järnvägssystemet, men tillämpas inte på svensk tågfärja. Dessutom innebär regeringens förslag att relevanta bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) tas in i den nya järnvägslagen.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stöder i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra. *Banverket* och *Järnvägsinspektionen* pekar på vissa otydligheter rörande lagens tillämpningsområde i förhållande till järnvägssäkerhetslagen. Järnvägsinspektionen anser att det av lagen bättre bör framgå vad som skall undantas från tillämpningsområdet, bl.a. beträffande verksamhetsutövare som driver trafik på eget spår som är anslutet till det övriga järnvägsnätet och där verksamhetsutövaren nyttjar även detta nät vid bl.a. utbyte av gods. Inspektionen anser vidare att samtliga undantagsmöjligheter som anges i direktiv 2001/13/EG bör utnyttjas. Järnvägsinspektionen anser också att svensk tågfärja inte skall omfattas av lagens tillämpningsområde. Inspektionen har dessutom framhållit att om museijärnvägar och veterantågstrafik skall omfattas av den nya lagen bör lagen anpassas till de särskilda förutsättningar som gäller för denna trafik. *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att utredningens förslag till järnvägslag på ett flertal punkter inte motsvarar innehållet i de bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen som skall gälla även i fortsättningen.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens förslag. I utkastet gavs dock inget bemyndigande att föreskriva att vissa spår-anläggningar inte utgör järnvägsinfrastruktur.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förändringarna i förhållande till utredningens förslag eller lämnar dem utan erinran. *Järnvägsinspektionen* anser att antingen bör järnväg definieras eller så bör tillsynsmyndigheten få mandat att avgöra vad som är järnväg.

**Skälen för regeringens förslag:** Av central betydelse i en ny lag om järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik är innebörden av begreppet *järnväg*. I gällande svenska författningar om järnvägar och i de aktuella EG-direktiven finns detta begrepp inte definierat. Däremot används ordet järnvägar både i svensk författning och i direktiven. Det får emellertid anses att de direktiv som nu skall införlivas i svensk rätt inte omfattar tunnelbana och spårväg, utan att dessa endast reglerar järnvägar.

I svensk rätt ges viss vägledning av begreppet järnväg i förarbetena till järnvägstrafiklagen (1985:192) (prop. 1983/84:117, s. 33). Enligt dessa förarbeten torde de huvudsakliga kännetecknen på järnväg vara att den är en inte alltför kort spåranläggning på vilken fordon som är avsedda för transport förflyttas med hjälp av en längs spåren rörlig drivkälla som utvecklar en sådan kraft att förflyttning medför särskilda skaderisker. I förarbetena anfördes vidare att en definition i lag av järnvägsbegreppet inte löser alla gränsfall och att den innebörd av begreppet som angetts i det föregående skulle göra det möjligt att genomgående använda samma begrepp såväl i civilrättsliga bestämmelser som i reglering av offentlig-rättslig eller administrativ karaktär. I förarbetena till järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1, s. 26 ff.) diskuterades även skillnaden mellan järnväg i förhållande till tunnelbana och spårväg samt skillnaden mellan de sistnämnda trafikslagen. Departementschefen konstaterade att begreppet järnväg åtminstone efter tillkomsten av järnvägstrafiklagen får anses ha en så allmänt vedertagen innebörd att det inte var motiverat med en definition i järnvägssäkerhetslagen och därmed inte heller en definition av tunnelbana och spårväg.

De slutsatser som drogs i förarbetena till järnvägssäkerhetslagen och järnvägstrafiklagen för begreppet järnväg är alltså giltiga. Regeringen anser därför att någon särskild definition av begreppet järnväg inte behöver införas i lag. Såsom *Järnvägsinspektionen* anför bör det dock undvikas att lagen blir tillämplig på gruvbanor, tivolianläggningar etc. Regeringen eller en tillsynsmyndighet bör därför bemyndigas att föreskriva att vissa spåranläggningar inte skall anses utgöra järnvägsinfrastruktur.

En sektorsspecifik lag om järnvägar skall syfta till att ge klara regler för att bedriva verksamhet inom järnvägssektorn och att åstadkomma en tydlig och ändamålsenlig myndighetsstruktur. Därigenom kan lagen främja effektiviteten och säkerheten i det svenska järnvägssystemet, stärka järnvägens roll som ett av enskilda konsumenter och näringslivet efterfrågat transportslag samt bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. En sektorsspecifik lag bör därför säkerställa att järnvägen utgör ett säkert transportmedel och att de tekniska och andra kraven av betydelse för säkerheten uttryckligen regleras. Den föreslagna lagen bör således innehålla de regler som är nödvändiga för att järnvägen som transportslag skall kunna nyttjas och slå fast de villkor som gäller för att sådan verksamhet skall kunna bedrivas. För att åstadkomma detta bör en samlad järnvägslagstiftning i huvudsak reglera villkoren för att få bedriva järnvägstrafik i Sverige, vilka verksamhetsutövare som har tillträde till järnvägsmarknaden och de krav som ställs på dessa. Vidare bör anges villkor och förfaranden för nyttjandet av tillträdet till järnvägsinfrastrukturen samt de tekniska krav och förfaranden för att få släppa ut delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet på marknaden och att ta dessa i bruk. Lagen bör också ange vilka krav som gäller för äldre, ej ombyggd eller moderniserad järnvägsinfrastruktur och järnvägsmateriel samt den ansvars- och befogenhetsfördelning som bör finnas inom järnvägssektorn och mellan sektorn och staten, m.m. Lagen bör vidare innehålla bestämmelser om tillsyn, tvångsmedel, tvistlösning, överklagande och straff m.m. I lagen bör i övrigt finnas bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om närmare reglering i vissa avseenden. En till

lagen anslutande förordning bör innehålla bemyndiganden till en tillsynsmyndighet att utfärda föreskrifter, i vilka en del av direktivens bestämmelser kommer att återfinnas.

Regeringen anser mot denna bakgrund att järnvägslagen bör reglera samtliga frågor som rör järnvägar och järnvägsverksamhet i Sverige. För att åstadkomma detta bör lagen ges ett tillämpningsområde som omfattar samtliga ovan nämnda komponenter för järnvägar. Detta innebär att gällande bestämmelser om järnvägar som finns i järnvägssäkerhetslagen, i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet, i lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg och i vissa förordningar inom järnvägssektorn skall överföras till den nya järnvägslagen och anpassas till de direktiv som skall införlivas i lagen.

*Järnvägsinspektionen* anser att svensk tågfarja inte skall omfattas av lagens tillämpningsområde. Järnvägstrafiklagen innehåller bestämmelser om svensk tågfarja. Denna lagstiftning är föremål för översyn av Järnvägsutredningen i dess fortsatta arbete med järnvägslagen. Eftersom frågan om och hur svensk tågfarja skall omfattas av lagens tillämpningsområde i första hand hänför sig till de överväganden om ansvarsbestämmelserna som Järnvägsutredningen skall göra, anser regeringen att lagen i detta skede inte bör omfatta svensk tågfarja. Det fortsatta arbetet med järnvägslagen får därvid utvisa om lagens tillämpningsområde bör ändras.

Järnvägsinspektionen påpekar vidare att om den nya lagen skall omfatta *museijärnvägs- och veterantågsverksamhet* bör undantag göras för denna trafik när det gäller kraven på driftskompatibilitet och villkoren för att beviljas licens och säkerhetsintyg. Den föreslagna järnvägslagen avses som tidigare nämnts att reglera samtliga förutsättningar som behövs för järnvägar och järnvägstrafik. Enligt regeringens uppfattning omfattas således den verksamhet som bedrivs av museijärnvägs- och veterantågsföreningar av lagens tillämpningsområde. Däremot torde det i förhållande till aktuella EG-direktiv finnas utrymme för särskilda överväganden i vissa frågor som rör viss persontrafik på järnväg. De särskilda överväganden som behöver göras för museijärnvägs- och veterantågsföreningar behandlas emellertid i de avsnitt där frågan uppkommer (se vidare avsnitt 11, 12 och 13).

Den föreslagna lagen föreslås få ett vitt tillämpningsområde, med utgångspunkt i de frågor om järnvägar som direktiven reglerar. Direktivens bestämmelser omfattar inte tunnelbana och spårväg. Frågan om dessa spårssystem skall omfattas av lagens tillämpningsområde eller inte är föremål för Järnvägsutredningens fortsatta överväganden. Någon förändring av vilket regelverk dessa spårssystem skall omfattas av har därför inte föreslagits av utredningen i delbetänkandet. Tunnelbana och spårväg bör därför tillsvidare regleras i järnvägssäkerhetslagen, som föreslås byta namn till lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (se avsnitt 19).

## 10 Krav på järnvägssystem

### 10.1 Säkerhet

**Regeringens förslag:** De allmänna säkerhetsbestämmelserna i järnvägs-säkerhetslagen (1990:1157) skall föras över till järnvägslagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak till största delen med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna berör inte särskilt denna fråga.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *SWEDAC* menar att ett kontrollsysteem där kontrollen av säkerhetskraven överlämnas till enskilda kontrollorgan som står under myndighetstillsyn vore att föredra. *Banverket* tillstyrker att de grundläggande säkerhetsbestämmelserna för järnväg infogas i järnvägslagen som generella krav. *Järnvägsinspektionen* menar att det bör stadgas att den som driver verksamheten svarar för att säkerhetskraven uppfylls.

**Skälen för regeringens förslag:** Förslaget i utredningen innebar att säkerhetsbestämmelserna fanns i det avsnitt där förutsättningarna för att erhålla säkerhetsintyg angavs. Samtidigt ändrades järnvägssäkerhetslagen på sådant sätt att dess säkerhetsbestämmelser inte skulle gälla för den järnvägsverksamhet som omfattades av den nya lagen.

Liksom utredningen anser regeringen att de säkerhetskrav som anges i järnvägssäkerhetslagen alltså bör gälla. Regeringens förslag är dock lagtekniskt annorlunda utformat och innebär att järnvägssäkerhetslagen (som föreslås byta namn) i fortsättningen endast skall gälla för tunnelbana och spårväg och att dess säkerhetsbestämmelser, med nödvändiga ändringar och anpassningar, tas in i den nya lagen. Kraven bör då uttryckas som generella krav på samtliga järnvägssystem.

Det är givetvis den som driver verksamheten som ansvarar för att säkerhetskraven är uppfyllda (se avsnitt 11.6). Det är inte nu aktuellt att förändra systemet för kontroll av säkerhetskraven. Som nämnts i avsnitt 6.7 pågår dock f.n. ett arbete inom EU med att modernisera och harmonisera säkerhetskraven och kontrollen av dessa.

Det bör betonas att de säkerhetsbestämmelser som nu avses inte innebär ett intrång på det område som utgörs av de harmoniserade kraven på driftskompatibilitet. Bestämmelserna avser alltså endast sådana krav som inte har relevans för driftskompatibiliteten och således inte de krav på säkerhet som ingår i kraven på driftskompatibilitet.

### 10.2.1 Allmänt om EG:s system för bedömning av överensstämmelse och det svenska genomförandet

Direktiv 96/48/EG om höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG om konventionella tåg följer i huvudsak den ordning som gäller för direktiv enligt den s.k. nya metoden, som presenterades i EG 1985 i den s.k. vitboken för förverkligande av den inre marknaden. Den nya metoden har såvitt gäller teknisk kontroll vidareutvecklats genom två rådsbeslut, dels det som kallas En helhetssyn på bedömning av överensstämmelse (rådets resolution av den 21 december 1989 om en helhetssyn på bedömning av överensstämmelse) och dels det s.k. modulbeslutet (rådets beslut av den 13 december 1990 om moduler för olika stadier i förfaranden vid bedömning av överensstämmelse samt regler för anbringande av EG-märkning om överensstämmelse, avsedda att användas i tekniska harmoniseringsdirektiv).

Med ”helhetssynen” avses EG:s system för bedömning av om produkter stämmer överens med de krav som ställs i direktiven. Helhetssynen innebär att en produkt som tillverkats i enlighet med framtagna standarder skall förutsättas uppfylla de väsentliga kraven i direktivet. Tillverkaren kan då vanligen genom egenkontroll och en försäkran om överensstämmelse intyga att så är fallet. Om produkten tillverkas på något annat sätt skall normalt ett kompetent tredjepartsorgan bedöma om produkten uppfyller de väsentliga kraven. Bedömning utförd av ett tredjepartsorgan krävs också i de fall produkten kan anses särskilt riskfylld. Tredjepartsorganen kallas anmälda organ (notified bodies). De anmälda organen skall uppfylla ett flertal kompetenskrav och vara anmälda för sitt kompetensområde till kommissionen. De organ som genom ackreditering eller motsvarande kan visa att de uppfyller den relevanta standarden i EN 45 000-serien skall anses uppfylla dessa krav.

Det är tillverkaren som ansvarar för att hans produkt uppfyller de krav som direktiven ställer upp, både säkerhetsmässiga krav och krav på CE-märkning som ett villkor för marknadstillträde. De anmälda organen fungerar därmed som en hjälp för tillverkaren att verifiera produktens förenlighet med uppställda krav. Det är tillverkaren som utfärdar försäkran om överensstämmelse och därmed visar för de ansvariga myndigheterna att direktivens krav är uppfyllda och att produkten har rätt att cirkulera fritt på den inre marknaden.

Om en bedömning av överensstämmelse är utförd av ett anmält organ i en medlemsstat och i enlighet med de metoder direktivet föreskriver skall bedömningen även gälla i de övriga medlemsstaterna. Tillverkare får därmed tillgång till hela den inre marknaden utan att behöva avvakta särskilda myndighetsgodkännanden i varje land.

Helhetssynen innefattar ett modulbeslut, där olika moduler anger på vilket sätt tillverkaren kan visa att en vara stämmer överens med produktkraven. Modulbeslutet anger flera alternativa sätt att visa överensstämmelse. Modulerna omfattar både konstruktions- och tillverkningsfasen. Proceduren kan vara t.ex. intern tillverkningskontroll i kombina-

tion med försäkran om överensstämmelse, typkontroll, verifikation av enstaka objekt eller olika grader av kvalitetssäkring. I flera fall skall kontrollen ske genom medverkan av ett anmält organ. Det anmälda organets medverkan kan avse provningar, certifiering och kontroll av kvalitetssystem eller verifikation av överensstämmelse.

Modulbeslutet riktar sig till dem som skriver produktdirektiven. I de enskilda produktdirektiven anges sedan vilka sätt för bedömning av överensstämmelse som kan användas för just den aktuella produkttypen. Valet styrs av varans egenskaper, i första hand hur farlig den kan anses vara.

EG:s system för bedömning av överensstämmelse har i Sverige genomförts genom lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Enligt 3 § i lagen skall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer utse de organ som skall anmälas till Europeiska unionen för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse. Enligt 4 § skall alla organ som kan visa att de är kompetenta ha rätt att bli anmälda. Organets kompetens skall bedömas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC) innan anmälan sker.

I förordningen (1993:1065) om teknisk kontroll har regeringen föreskrivit att ett organ skall ha den kompetens som krävs för uppgiften och i övrigt vara lämpligt för uppgiften. Enligt 3 § skall SWEDAC grunda sin bedömning av organets kompetens på tillämplig standard i EN 45 000-serien samt de ytterligare krav som kan gälla för uppgiften som anmält organ.

Sedan 1995 har regeringen delegerat till SWEDAC att fatta beslut om anmälan till EU, såvida det inte rör sig om en statlig myndighet, då regeringen fattar beslut efter beredning av SWEDAC. SWEDAC:s bedömning och beslut om anmälan sker i samråd med berörda sektorsmyndigheter.

SWEDAC har utfärdat föreskrifter (STAFS 2002:6) om anmälda organ med bestämmelser om bl.a. organisationsform, oberoende, integritet, underleverantörer, samordnings- och informationsskyldighet.

Den svenska formen för implementering av EU:s ordning för bedömning av överensstämmelse innebär att alla generella regler som berör anmälda organ återfinns i lagen om teknisk kontroll eller författningar som utfärdats med stöd av denna. Vid genomförande av ett sektorsspecifikt direktiv som t.ex. de nu ifrågakvarande 96/48/EG och 2001/16/EG behövs så vitt gäller anmälda organ endast en hänvisning till lagen om teknisk kontroll. Därtill skall de kontrollförfaranden som skall tillämpas för produkterna införas i den särskilda lagstiftningen på området.

### **10.2.2 Teknisk kontroll i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG**

För varje delsystem skall en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) upprättas. I den mån det är nödvändigt för att uppnå driftskompatibilitet skall i en TSD anges bl.a. de väsentliga kraven för respektive delsystem, grundläggande egenskaper som skall vara uppfyllda och villkor med avseende på prestanda. Vidare skall i en TSD anges de kontrollmoduler enligt beslutet 93/465/EEG som skall tillämpas vid den

tekniska kontrollen av att de föreskrivna kraven och villkoren är uppfyllda.

Enligt direktivens kontrollordning skall kontroll av överensstämmelse ske på två olika nivåer, dels av driftskompatibilitetskomponenter, dels av delsystem.

Driftskompatibilitetskomponenter utgör delar eller underenheter i delsystemen och skall uppfylla direktivens väsentliga krav samt vara utformade på ett sådant sätt att delsystemen uppnår driftskompatibilitet. Bedömning av överensstämmelse skall utföras enligt någon av de moduler som lagts fast i den TSD som komponenten faller under. Om en TSD föreskriver att komponenten skall bedömas av ett anmält organ skall tillverkaren eller dennes representant vända sig till ett sådant organ i Sverige eller i annat EES-land för att få produktens överensstämmelse eller lämplighet bedömd.

Att komponenter överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer eller är lämpliga för sin användning skall bekräftas genom att tillverkaren eller dennes ombud utfärdar en EG-försäkran. Bestämmelser om EG-försäkran finns i direktivens bilaga IV, där det närmare anges vilken information som skall ingå i försäkran. EG-försäkran kan antingen avse att ett anmält organ bedömt att komponenten överensstämmer med de tekniska specifikationerna som gäller för den eller att ett anmält organ bedömt att komponenten är lämplig att användas i järnvägsmiljö. EG-försäkran skall innehålla uppgifter bl.a. om tillverkaren, uppgifter som identifierar produkten, vilket förfarande (modul) som tillämpats vid bedömning av överensstämmelse och vilket anmält organ som utfört bedömningen samt de tekniska specifikationer som följts.

Det bör anmärkas att direktiven saknar bestämmelser om att komponenter skall CE-märkas, vilket annars är normalt för direktiv som utformats enligt den nya metoden.

EG-kontroll av delsystem är ett förfarande genom vilket ett anmält organ på begäran av den upphandlande enheten kontrollerar att delsystemet uppfyller direktivets krav och att det därmed kan tas i drift. Kontrollen skall påbörjas redan på projektstadiet och sedan pågå fortlöpande under hela byggtiden ända fram till slutprovning och att delsystemet tas i bruk. Enligt bilagorna VI skall den innefatta bl.a. utformningen av helheten, konstruktionen som sådan med särskild inriktning på ingenjörsarbete, anvisning för montering av komponenter och provning av det färdiga delsystemet.

Enligt bilagorna VI skall det anmälda organet fortlöpande övervaka utförandet av delsystemet. Organet skall ha permanent tillträde till byggplatser och lokaler för tillverkning m.m. och fortlöpande kontroller skall genomföras för att säkerställa att direktivets bestämmelser följs. Vidare skall det anmälda organet ha rätt att genomföra oanmälda besök för att genomföra kontroller.

Det anmälda organet skall för delsystemet upprätta en försäkran om överensstämmelse för den upphandlande enheten som i sin tur skall utfärda en EG-kontrollförklaring. Förklaringen skall innehålla bl.a. identifikationsuppgifter om den upphandlande enheten, beskrivning av delsystemet, namn på det anmälda organet, hänvisning till relevanta bestämmelser som delsystemet har bedömts uppfylla samt teknisk dokumentation. Den senare skall innehålla all nödvändig dokumentation som



rör systemets egenskaper men även villkor och begränsningar för användandet liksom föreskrifter om skötsel och underhåll.

Prop. 2003/04:123

### 10.2.3 Driftskompatibilitet för det svenska järnvägssystemet

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

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak huvudsakligen med regeringens förslag. Regeringen föreslår dock att även system för höghastighetståg skall omfattas.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stöder eller har inte något att erinra mot förslagen. *Banverket* ställer sig i och för sig positivt till en internationell standardisering, men anser att en detaljreglering av teknisk standard bör ske genom offentligrättsliga föreskrifter endast i den mån EG-direktiv eller internationella avtal kräver detta. Utvecklingen av teknisk standard bör enligt verket i annat fall utföras av järnvägens aktörer själva i samverkan.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *SWEDAC* föreslår att det införs ett obligatoriskt krav på EG-försäkran respektive EG-kontrollförklaring för komponenter respektive delsystem. *Banverket* avstyrker att tillsynsmyndigheten ges mandat att föreskriva om tekniska standarder. *Järnvägsinspektionen* framhåller att lagen måste reglera den prövning som skall göras på de områden som inte är föremål för inom EU gemensamma tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Gemensamt förfarande för att uppnå driftskompatibilitet*

Frågan om teknisk driftskompatibilitet och samtrafikförmåga för järnvägssystem är för närvarande reglerad i svensk författning endast när det gäller järnvägssystemet för höghastighetståg genom lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg. Direktiv 2001/16/EG, som reglerar förutsättningarna för driftskompatibilitet beträffande konventionella tåg, förutsätter – i likhet med direktiv 96/48/EG för höghastighetståg – att medlemsstaterna i sina nationella lagstiftningar för in regler, som innebär att delsystem och komponenter som är nödvändiga för

driftskompatibilitet och som används inom det transeuropeiska järnvägssystemet endast skall få släppas ut på marknaden och användas om de uppfyller de väsentliga krav som uppställs i direktiven.

I den föreslagna lagen bör därför tas in för de båda systemen gemensamma grundläggande bestämmelser om villkoren för att släppa ut delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet på marknaden och ta dessa i bruk. I övrigt bör lagen innehålla bemyndiganden till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, att meddela närmare föreskrifter om detta. En till lagen anslutande förordning avses bl.a. innehålla vidare bemyndiganden till tillsynsmyndigheten att utfärda föreskrifter, i vilka de allra flesta av direktivens bestämmelser kommer att återfinnas.

Denna teknik för genomförandet är den vanliga när det gäller produkt-direktiv som är utformade enligt den s.k. nya metoden och har använts i lagen om järnvägssystem för höghastighetståg med tillhörande förordning. Den bör alltså användas även i fråga om den gemensamma regleringen av systemen för konventionella tåg och höghastighetståg. Lagen om järnvägssystem för höghastighetståg bör således upphävas och dess bestämmelser arbetas in i den föreslagna järnvägslagen. Detta föranleder också vissa lagtekniska och systematiska förändringar av bestämmelserna.

Medlemsstaterna får inte föreskriva mer ingripande krav än de som följer av direktivet i dessa avseenden. Direktivens bestämmelser innebär att järnvägen betraktas utifrån andra perspektiv än enbart säkerhet. De krav som införs är därför nya, såvitt avser konventionella tåg, och gäller för hela järnvägssystemet, dvs. för fler områden än enbart spåranläggningar och fordon.

För att säkerställa att de järnvägsprodukter som finns inom järnvägssystemet uppfyller direktivens villkor krävs att de dessförinnan underkastats ett kontrollförfarande som är gemensamt för hela EU. Genom denna kontroll skall ansvariga myndigheter som tillåter att strukturella delsystem tas i drift kunna försäkra sig om att resultatet överensstämmer med gällande regler samt tekniska och driftsmässiga bestämmelser. Kontrollen av delsystem och komponenter skall, såsom beskrivits ovan, ofta utföras av anmälda organ. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om vilka organ som fått i uppgift att genomföra den prövning som krävs för att utfärda EG-försäkran för komponenter och EG-kontrollförklaring för delsystem.

EG-försäkran utgör ett bevis om att komponenten uppfyller direktivets krav, vilket innebär att komponenten får släppas ut på marknaden för användning. Direktiven kräver som nämnts att endast sådana komponenter och delsystem som uppfyller direktivens väsentliga krav får släppas ut på marknaden eller tas i bruk.

På grund av omfattningen och komplexiteten hos de transeuropeiska järnvägssystemen för konventionella tåg och för höghastighetståg har de av praktiska skäl delats upp i delsystem, vilka närmare preciseras i bilagorna II till direktiv 2001/16/EG och direktiv 96/48/EG. Delsystemen är antingen strukturellt eller funktionellt definierade områden. Strukturellt definierade delsystem utgörs för de konventionella järnvägssystemens del av infrastrukturer, energi, kontrollstyrning och signalering, drift och trafikledning samt rullande materiel. Funktionellt definierade områden

utgörs enligt direktiv 2001/16/EG av underhåll och telematik-applikationer avsedda för person- och godstrafik. (Beträffande skillnader mellan direktiven, se avsnitt 6.7.) För varje sådant delsystem har väsentliga krav definierats i direktiven som är gemensamma för hela gemenskapen. De väsentliga kraven, som anges i bilagorna III till direktiven, innebär allmänna krav på säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet. Därutöver finns, enligt bilagorna, särskilda krav som gäller för varje enskilt delsystem. Dessa väsentliga krav tar sig uttryck genom en eller flera tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), vilka utarbetas inom EU av ett gemensamt representativt organ enligt ett i direktiven fastställt förfarande. Varje delsystem skall omfattas av åtminstone en TSD. TSD beslutas av kommissionen efter samråd med en verkställighetskommitté (artikel 21-kommittén). I denna kommitté är medlemsländerna representerade.

Varje TSD skall offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning (EUT). Medlemsstaterna är skyldiga att följa TSD. Att direkt i lagen hänvisa till kommande i EUT publicerade TSD vore en s.k. dynamisk hänvisning, som kan ifrågasättas med hänsyn till normgivningskompetensen. Ett bättre sätt är att genom bemyndigande möjliggöra för regeringen och tillsynsmyndigheten att utfärda föreskrifter som svarar mot kraven i TSD.

De väsentliga kraven skiljer sig något mellan systemen för höghastighetståg och konventionella tåg. Detsamma gäller för de TSD som skall utarbetas. Dessa kommer dessutom att vara omfattande och detaljerade. Starka skäl talar således för att huvuddelen av direktivets detaljerade bestämmelser och framför allt (i många fall ännu inte utarbetade) TSD genomförs på föreskriftsnivå. Det kommer att ta lång tid, i varje fall vad gäller de konventionella tågen, innan det finns TSD för alla delsystem. Lagen och bemyndiganden till tillsynsmyndigheten måste därför utformas så att det kan prövas mot annat än TSD om de väsentliga kraven i direktiven är uppfyllda. Av detta följer också att det inte är lämpligt att göra kravet på EG-försäkran respektive EG-kontrollförklaring obligatoriska, eftersom det måste finnas TSD för att dessa skall kunna utfärdas. Direktiven innehåller inte heller något sådant krav.

#### *Särskilt om framtagande av en TSD*

Utformningen av de tekniska specifikationerna grundar sig på en sammanvägd bedömning av samtliga väsentliga krav enligt direktivet och kostnaden för att tillämpa en TSD. En samhällsekonomisk bedömning skall göras för varje förslag till en TSD. Genom denna bedömning säkerställs att avväganden rörande effekter av en TSD med avseende på säkerhet, miljö, tillförlitlighet och andra väsentliga krav redovisas. Dessutom tydliggörs de avvägningar som görs för att ta fram en TSD.

Möjligheterna att vidta nationella åtgärder för att begränsa eventuella negativa effekter av felaktiga avvägningar i en TSD är ganska begränsade. Sverige kan begära revision av en TSD om den inte kan anses uppfylla direktivets väsentliga krav. Denna möjlighet kan i praktiken endast användas om en tillverkare, användare, anmält organ eller tillsynsmyndigheten har upptäckt att materiel, som är utformad och hanterad enligt kraven i en TSD, inte kan användas i Sverige utan att väsentliga

krav åsidosätts. I så fall kan detta anmälas till kommissionen. Vidare kan Sverige anmäla en felaktigt avvägd TSD till kommissionen om en olycka eller annan mycket påtaglig negativ effekt inträffar vid användningen av järnvägsmateriel och denna effekt kan härledas till fel i en TSD. Tillsynsmyndighetens säkerhetstillsyn blir mycket viktig under en övergångsperiod. I praktiken är denna tillsyn den sista garantin för att eventuella brister i de anmälda organens regelverk och bedömningar upptäcks innan det är uppenbart att direktivens väsentliga krav inte uppfylls. Myndighetens tillsyn får dock inte genomföras på ett sådant sätt att de anmälda organens arbete ersätts eller dubblas. De erfarenheter som tillsynsmyndigheten vinner genom sin tillsynsverksamhet kan också läggas till grund för överväganden om Sverige skall begära revision av en TSD samt hur Sverige skall agera i artikel 21-kommittén.

#### 10.2.4 Omfattningen av det svenska järnvägsnät som berörs

**Regeringens förslag:** Bestämmelserna om driftskompatibilitet skall omfatta hela det svenska järnvägssystemet.

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak huvudsakligen med regeringens förslag. Utredningens förslag innebär dock att regeringen skall besluta om undantag, och tillsynsmyndigheten först efter bemyndigande.

**Remissinstanserna:** *Banverket* avstyrker förslaget till transeuropeisk standard för hela det svenska järnvägssystemet och anför att det kan antas att antalet dispenser från bestämmelserna blir stort. Enligt *Banverket* saknas det underlag för att införa transeuropeisk standard på hela eller delar av det svenska järnvägsnätet, då innehållet i de TSD som skall tillämpas ännu är okänt och kostnadskonsekvenser inte har redovisats. *Banverket* förordar att det i stället skapas möjligheter att successivt utöka tillämpningen av den transeuropeiska standarden till det övriga järnvägsnätet. *Sjöfartsverket* befarar att det kan vara förknippat med betydande kostnader att åstadkomma driftskompatibilitet med de transeuropeiska näten för hela det svenska järnvägsnätet. Verket anser därför att denna omfattande och potentiellt dyrbara enhetliga standard inte borde införas utan en mer djupgående samhällsekonomisk analys. Även *Bombardier Transportation Sweden AB* ifrågasätter förslaget om TEN-standard på hela det svenska järnvägsnätet av kostnadsskäl. *SIKA*, *Svenskt Näringsliv*, *Landsorganisationen i Sverige (LO)*, *Transportindustriförbundet*, *Vägverket* och *Glesbygdsverket* tillstyrker förslagen. Även *Järnvägsinspektionen* tillstyrker förslagen, men påpekar att särskilda bestämmelser bör gälla för museijärnvägar. Övriga remissinstanser stöder eller har inte något att erinra mot förslagen.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* vidhåller sin uppfattning om att inte hela nätet skall omfattas av driftskompatibilitetskraven enligt TSD och menar igen att det är olyckligt att skapa ett system med dispenser. *Järnvägsinspektionen*, *Svenska Lokaltrafikföreningen* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* anför liknande invändningar.

## Skälen för regeringens förslag

### *Berört järnvägsnät*

Inom EU har beslutats om ett transeuropeiskt transportnät (Trans-European Network, TEN) som omfattar vägnät, järnvägsnät, nät av inre vattenvägar, kusthamnar och inlandshamnar samt flygplatser. För svenskt vidkommande innebär detta att så gott som samtliga järnvägar som tidigare benämndes stomjärnvägar samt vissa av de tidigare s.k. länsjärnvägarna ingår i TEN. Bestämmelserna i direktiven omfattar endast TEN för järnvägar, vilket här kallas för det transeuropeiska järnvägsnätet. Det är således endast på dessa delar av det svenska järnvägsnätet som Sverige är skyldigt att tillämpa direktivens tvingande bestämmelser om TSD. I ingressen till direktiven anges att medlemsstaterna bör undvika att anta nya nationella regler eller att inleda projekt som skulle göra det befintliga systemet mer heterogent med hänsyn till det stegvisa tillvägagångssätt för teknisk harmonisering som direktiven föreskriver och den tid som behövs för att anta alla TSD.

Utgångspunkten för att låta direktivens tvingande bestämmelser ange den rättsliga ramen för hela det svenska järnvägsystemet, oavsett om järnvägsnätet ingår i TEN eller inte, bör vara ambitionen att enhetliga regler om driftskompatibilitet skall gälla för hela det svenska järnvägsnätet. Ett sådant ställningstagande överensstämmer dessutom med direktivens övergripande målsättningar för det europeiska järnvägssystemet. En av avsikterna med en teknisk standardisering är nämligen att skapa förutsättningar för en gemensam järnvägsmarknad inom Europa. Direktiven utgör ett första led i en sådan harmonisering. Mot denna bakgrund är det, enligt regeringens uppfattning, således viktigt att en ny reglering inom järnvägssektorn sker utifrån de tekniska och andra krav som kommer att gälla i framtiden. Genom en sådan lösning avvärs sådana förutsebara tekniska hinder som kan motverka en effektiv järnvägsdrift redan i ett tidigt skede av en modernisering och ombyggnad av nu existerande järnvägsnät eller vid nybyggnation av järnvägsinfrastruktur. Tekniska svårigheter kan emellertid inte helt undvikas, eftersom järnvägssystemets olika delar moderniseras och byggs om i olika takt.

Den av flera remissinstanser av kostnadsskäl ifrågasatta omfattningen av det järnvägsnät på vilket en TSD skall tillämpas synes bygga på uppfattningen att en antagen TSD omedelbart skall genomföras. Bestämmelserna som inför en TSD blir tillämpliga endast vid ombyggnad, modernisering eller nybyggnad av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Det säger sig självt att en TSD för höghastighetståg endast omfattar de i arti-

kel 10.2 i beslut 1692/96/EG beskrivna höghastighetsnäten. Genomförandet av flertalet TSD kommer därför att utsträckas i tiden och kraven kommer att bli successivt tillämpliga i takt med att nyinvesteringar och reinvesteringar görs i järnvägssystemet. Direktiven medger vidare möjligheter att i vissa fall göra undantag från att tillämpa en TSD. Bestämmelser om sådana undantag föreslås också införas i järnvägslagen. Dessa undantagsmöjligheter bör kunna utnyttjas i den mån en TSD skulle innebära en omotiverad större merkostnad för ett projekt.

Det skall framhållas att till följd av de tekniska krav som fastställs i en TSD och de beslut som fattats genom Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet kan direktiven komma att medföra vissa ekonomiska konsekvenser, bl.a. i form av ett ökat investeringsbehov för genomförande av nya tekniska standarder, lägre banhållningskostnad som effekt av utveckling av en fungerande marknad för järnvägsutrustning och lägre kostnad för internationella transporter. Införandet av det nya europeiska tågtrafikledningssystemet ERMTS som en del i TSD för trafikstyrning på hela det svenska järnvägsnätet, kan vidare komma att innebära större investeringskostnader under en längre tidsperiod. I sammanhanget kan konstateras att det nuvarande trafikledningssystemet – ATC – kan behöva ersättas av ett nytt system.

Förutsättningarna för järnvägsdrift har hittills, såsom nämnts ovan, varit starkt nationellt präglade och de nationella regelverken har ofta utgjort hinder för en utökad internationell och konkurrenskraftig järnvägstrafik. Att låta hela det svenska järnvägsnätet omfattas av direktivens krav på teknisk harmonisering bör emellertid gynna den fortsatta utvecklingen av järnvägsmarknaden för alla berörda parter. Det regelverk som föreslås torde åstadkomma en förutsebarhet för marknadens aktörer som innebär kostnadsbesparingar inför framtida investeringar i järnväginfrastruktur och annan järnvägsutrustning. Regeringen anser därför att de föreslagna bestämmelserna om driftskompatibilitet för konventionella tåg bör omfatta hela det svenska järnvägssystem som följer av den föreslagna järnvägslagens tillämpningsområde. Detta innebär att bestämmelserna om teknisk driftskompatibilitet skall gälla även för andra järnvägsnät i Sverige än de som ingår i TEN.

En effekt av den föreslagna ordningen med teknisk harmonisering är att det under en relativt lång tid framöver kommer att finnas ”äldre” järnvägsmateriel som inte omfattas av kraven i TSD. Två olika regelsystem med krav på utformning, handhavande och underhåll av järnvägsmateriel skall alltså tillämpas parallellt till dess den ”äldre” materielen är utmönstrad ur det svenska järnvägssystemet.

#### *Undantag från kraven för driftskompatibilitet*

Enligt artiklarna 7 i direktiven får en medlemsstat tillåtas att inte tillämpa en eller flera TSD rörande vissa projekt som omfattas av TEN. I lagen om järnvägssystem för höghastighetståg har angivits de undantag i direktiv 96/48/EG som är tillämpliga på svenska förhållanden. I direktiv 2001/16/EG är undantagen något annorlunda formulerade. Av de sex möjliga undantag som anges i direktivet är endast fyra tillämpliga på

svenska förhållanden. Undantag får göras i följande fall och under följande omständigheter:

– För ett projekt som innebär byggnation av en ny linje, ombyggnad av en befintlig linje eller uppbyggnad av en sådan del av systemet som avses i artikel 1.1, om projektet redan är långt framskridet eller om ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras när TSD offentliggörs.

– För ett projekt som innebär modernisering eller ombyggnad av en befintlig linje om lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt dessa TSD är inkompatibla med vad som gäller för den befintliga linjen.

– För alla projekt som innebär modernisering, utvidgning eller ombyggnad av en befintlig linje om tillämpningen av dessa TSD hotar projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten hos medlemsstatens järnvägssystem.

– Villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof medger inte, tekniskt eller ekonomiskt, att man helt eller delvis tillämpar motsvarande TSD.

Möjligheterna att medge undantag bör utnyttjas, varför regeringen bör bemyndigas att föreskriva i vilka fall tillsynsmyndigheten får meddela undantag. Anledning att föreskriva att regeringen skulle besluta om undantagen saknas. I samtliga fall skall EG-kommissionen efter anmälan tillåta att undantaget beviljas. I två av fallen skall dessutom en rekommendation från kommissionen om hur avvikelserna från TSD bör formuleras beaktas. Det ankommer på regeringen att ange även detta i förordning.

För de delar av det svenska järnvägsnätet som inte ingår i TEN finns ingen skyldighet att följa TSD. I dessa fall torde den beslutande myndigheten ges en än större frihet att pröva förutsättningarna för att bevilja undantag. Tillsynsmyndigheten bör därför ges möjlighet att besluta om undantag från gällande TSD om det finns särskilda skäl. Sådana särskilda skäl kan föreligga för järnvägsnät som sällan trafikeras av tåg eller andra järnvägsfordon från andra järnvägsnät. Särskilda skäl kan också föreligga för järnvägsnät som endast trafikeras av viss typ av trafik, exempelvis regional persontrafik med lätta motorvagnar. I det sistnämnda fallet kan det vara befogat att göra undantag från TSD i de delar specifikationerna och kriterierna endast tillgodoser behov för den tunga godstrafiken på järnväg. Den omvända situationen är naturligtvis också tänkbar. En uppgradering till den standard som kommer att gälla för övriga delar av järnvägsnätet kan i dessa fall vara förenad med oförsvarligt höga kostnader utan motsvarande nytta.

Om tillsynsmyndigheten beslutar om undantag från en TSD – oavsett om nätet ingår i TEN eller ej – uppkommer frågan vad som skall gälla i stället för TSD. Enligt regeringens uppfattning bör tillsynsmyndigheten ha möjlighet att ange vilka lägsta driftskompatibilitetskrav och andra krav som beslutet skall vara förenat med. Såsom nämnts ovan måste i vissa fall även kommissionens rekommendation avvaktas innan dessa villkor kan formuleras. En bestämmelse som anger detta bör införas i den föreslagna lagen. Tillsynsmyndigheten får därvid se till att krav ställs på den utrustning som omfattas av beslutet så att skador till följd av verksamheten förebyggs.

**Regeringens förslag:** Lagen skall innehålla ett krav på att tillsynsmyndigheten godkänner delsystem, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I förslaget gavs dock inget bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från kravet på godkännande m.m.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna uttalar sig inte särskilt i denna fråga.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens förslag. I förslaget angavs dock att kravet på godkännande endast gäller strukturella delsystem.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* anser att vissa fordon bör kunna undantas från godkännandekravet och att tillsynsmyndigheten bör ges föreskriftsmandat för detta.

**Skälen för regeringens förslag:** En förutsättning för att få använda spåraneläggningar och järnvägsfordon enligt nu gällande rätt är att Järnvägsinspektionen har godkänt att så sker enligt 17–19 §§ järnvägssäkerhetslagen. Av artiklarna 14 i direktiven följer att medlemsstaterna skall besluta om tillstånd för att få ta strukturella delsystem i bruk. I den föreslagna lagen bör därför införas en bestämmelse som medger att delsystem får tas i bruk om tillsynsmyndigheten har godkänt att så sker. Till följd av järnvägssäkerhetslagens ändrade tillämpningsområde (se vidare avsnitt 19) bör denna bestämmelse dessutom ersätta det godkännande som nu finns enligt järnvägssäkerhetslagen. Eftersom delsystem även kan utgöra annat än järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon och då de krav som skall vara uppfyllda utgör annat än enbart krav på säkerhet, utökas tillsynsmyndighetens prövning till ett vidare område än vad som gäller i dag enligt järnvägssäkerhetslagen.

Godkännande av sådan järnvägsutrustning i det avseende som regleras genom direktiven följer ett visst förfarande. Ett godkännandebeslut skall i allmänhet föregås av ett anmält organs kontroll av järnvägsmateriel på delsystem- och komponentnivå. Tillverkaren eller dennes ombud utfärdar på grundval av denna kontroll EG-kontrollförklaring och EG-försäkran. Tillsynsmyndigheten fattar sitt beslut om godkännande av delsystemet vad avser driftkompatibilitetskraven efter en prövning med utgångspunkt från dessa dokument. Till detta kommer kontrollen av att systemet uppfyller de allmänna säkerhetskraven.

Tillsynsmyndigheten bör vidare i den föreslagna lagen ges möjlighet att i vissa fall begära kompletterande kontroller av järnvägsmateriel även om det kan företes giltig EG-kontrollförklaring och EG-försäkran (se vidare avsnitt 16.3).

Ett godkännandebeslut innebär att delsystemet i fråga får användas i järnvägsverksamhet i Sverige. För järnvägsfordon krävs därutöver att det används i enlighet med villkor i avtal mellan infrastrukturförvaltare och det järnvägsföretag som använder fordonet (trafikeringsavtal, se avsnitt 14). Avtalen kan innehålla villkor om handhavande som förhandlats fram med utgångspunkt i den beskrivning av infrastrukturens tekniska egenskaper som infrastrukturförvaltaren angett i sin beskrivning



av järnvägsnätet. Avtalsvillkoren syftar till att garantera ett godtagbart samband mellan fordon och infrastruktur. Denna typ av avtalsvillkor torde behöva användas så länge som järnvägsmaterielen inte är byggd eller ombyggd i enlighet med specifikationerna i TSD. Villkoren kan innebära restriktioner men inte förbud mot att fordonet används på en infrastrukturförvaltares infrastruktur. I takt med att svensk järnvägsinfrastruktur successivt byggs eller byggs om i enlighet med kraven i TSD kommer de tekniska villkoren i avtalen att spela ut sin roll. Innan dess finns möjlighet för tillsynsmyndigheten att utöva tillsyn över beskrivningarna av järnvägsnäten och för fordonsägare att begära tillsynsmyndighetens prövning av villkor i avtal med infrastrukturförvaltaren (se vidare avsnitt 16).

*Järnvägsinspektionen* framför att tillsynsmyndigheten måste ha möjlighet att undanta vissa fordon från godkännandekravet. *Lagrådet* anför att begreppet ”strukturellt delsystem” inte bör användas i lagtexten. Enligt direktiven gäller kravet på godkännande endast de strukturella delsystemen. Begreppet är dock, som *Lagrådet* anför, svårförståeligt och har något olika betydelse i de två direktiven (se avsnitt 10.2.3). I stället för att använda begreppet i lagen bör därför undantag för vissa delsystem (funktionella) från kravet på godkännande ges i förordning, där hänvisning kan ske till respektive direktiv, och som enklare kan justeras när direktiven ändras. Det bör vidare förtydligas att ett bemyndigande att meddela föreskrifter om godkännande innefattar en möjlighet för regeringen att ge tillsynsmyndigheten rätt att föreskriva om undantag från kravet på godkännande för vissa arbetsmaskiner m.m.

#### 10.4 Krav på äldre järnvägsmateriel

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer sakligt i huvudsak med regeringens förslag. Utredningens förslag innehöll dock ingen särskild bestämmelse om system för höghastighetståg.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser stöder eller har inte något att erinra mot förslagen.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* har lagtekniska synpunkter på förslaget. I övrigt har remissinstanserna inte berört förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Järnvägsmateriel – järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon – som tillverkats före, och inte byggts om eller moderniserats efter att lagen trätt i kraft, omfattas inte av direktivens krav på driftskompatibilitet. Det bör därför anges i lagen att bestämmelserna om driftskompatibilitet inte gäller sådan utrustning. För sådan materiel som inte är nybyggd, ombyggd eller moderniserad på

sådant sätt att TSD blir tillämpliga bör, liksom för nyare utrustning, nu gällande grundläggande bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen gälla. Dessa föreslås överförda till den nya järnvägslagen.

För denna ”äldre” järnvägsmateriel är inte EG-kontroll och EG-försäkringen en förutsättning för tillsynsmyndighetens beslut om godkännande. Även om äldre materiel fasas ut och direktivets bestämmelser om krav på delsystem och komponenter blir gällande kommer det att under en mycket lång övergångstid finnas järnvägsutrustning som endast behöver godkännas med avseende på gällande krav enligt järnvägssäkerhetslagen. Det är därför inte lämpligt att reglera frågan enbart i en övergångsbestämmelse. Det kan till exempel röra sig om järnvägsmateriel som konstruerats före ikraftträdandet av driftskompatibilitetsdirektiven, såsom inköpta äldre utländska järnvägsfordon som inte är ombyggda eller moderniserade, och som skall tas i bruk i Sverige efter att lagen trätt i kraft. Tillsynsmyndigheten bör i sådana fall godkänna att materielen tas i bruk efter kontroll av att denna utformats, handhåfts och underhållits i enlighet endast med de allmänna säkerhetskrav som föreslås föras över till den nya järnvägslagen.

Några TSD för delsystem för konventionella tåg har ännu inte utarbetats. Vad gäller delsystem för höghastighetståg bör dock lagen vara tillämplig på sådana delsystem som lagen om järnvägssystem för höghastighetståg varit tillämplig på, dvs. sådana som tagits i bruk efter den 1 januari 2001. Vad gäller dessa delsystem har dock inte funnits något uttryckligt krav på myndighetsgodkännande, varför något sådant krav inte nu bör införas i efterhand för system som tagits i bruk mellan det att den lagen trädde i kraft och att den nu föreslagna lagen träder i kraft.

*Lagrådet* föreslår att bestämmelserna om tillsynsmyndighetens godkännande av såväl äldre järnvägsmateriel som delsystem bör behandlas samlat i lagen. Därvid bör enligt *Lagrådet* även stadgas att de nu nämnda delsystemen för höghastighetståg faller utanför kravet på godkännande. Regeringen delar uppfattningen att bestämmelserna om godkännande bör regleras samlat. Det framstår då dock som lämpligare att ta in undantaget för delsystemen, som lagen om järnvägssystem för höghastighetståg gällt för, som en övergångsbestämmelse till lagen.

## 11 Tillstånd

### 11.1 Vissa viktiga verksamhetsutövare

I järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) regleras frågor kring ansvar och organisation inom järnvägssystemet från ett renodlat säkerhetsperspektiv. I 3 § järnvägssäkerhetslagen görs en ansvarsmässig åtskillnad mellan drift av spårtrafik och drift av spåranläggning. Trafikutövaren svarar för drift av spårtrafik och spårinnehavaren för drift av spåranläggning. Trafikutövare och spårinnehavare måste enligt lagen ha tillstånd för att få bedriva verksamhet. Tillstånd beslutas av Järnvägsinspektionen. Trafikledning ingår som en del av driften av spåranläggning, men betraktas

som en särskild verksamhetsgren som kan utföras av någon annan än spårinnehavaren. I det fallet krävs dock särskilt tillstånd för denna verksamhet.

Förutom trafikutövare och spårinnehavare finns det i dag aktörer inom järnvägssektorn som inte ansvarar för själva driften av spårtrafiken, men som organiserar persontrafik på järnväg, nämligen trafikhuvudmän och Rikstrafiken. Dessa aktörer behöver inte uppträda som trafikutövare i järnvägssäkerhetslagens mening utan kan utföra sina uppgifter utan tillstånd av Järnvägsinspektionen. Någon motsvarighet till detta finns inte på godstransportområdet. För att enbart organisera godstrafik på järnväg krävs således tillstånd som trafikutövare enligt järnvägssäkerhetslagen.

De EG-direktiv som nu skall genomföras behandlar bl.a. frågor kring ansvar och organisation för järnvägsföretag – eller annan som har intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet – och infrastrukturförvaltare. Vidare regleras de rättigheter och skyldigheter som dessa aktörer har när de verkar på järnvägsmarknaden.

Ett *järnvägsföretag* är den verksamhetsutövare vars roll grundas på uppgiften att tillhandahålla dragkraft, det vill säga att framföra tåg på infrastrukturen. Järnvägsföretaget kan även svara för tidtabellplanering och trafikupplägg m.m., det vill säga organisera trafik, men behöver inte göra det. Järnvägsföretag får, enligt direktiv 2001/14/EG, ansöka om infrastrukturkapacitet. Andra aktörer än järnvägsföretag, som enbart har intresse av att organisera järnvägstrafik och inte själva svara för själva åkerifunktionen, behöver också ha tillgång till infrastrukturkapacitet för att kunna utöva sin verksamhet. Dessa aktörer får, enligt direktiv 2001/14/EG, också ansöka om sådan kapacitet enligt de förutsättningar som anges i direktivet.

*Infrastrukturförvaltare* är den som förvaltar järnvägsinfrastrukturen och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. I Sverige är staten den största innehavaren av järnväg och denna infrastruktur förvaltas och drivs av Banverket. I övrigt finns relativt många enskilda järnvägar som drivs och förvaltas av andra än staten. Även den aktör som förvaltar järnvägsinfrastruktur måste uppfylla vissa grundläggande villkor för att få agera på järnvägsmarknaden. I följande avsnitt lämnas en närmare redogörelse om dessa förutsättningar.

## 11.2 Tillstånd för järnvägsverksamhet

**Regeringens förslag:** Tillstånd skall krävas för att bedriva verksamhet som omfattas av järnvägslagen. Tillstånd skall meddelas av den myndighet regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten).

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Statskontoret* framhåller att kraven för att beviljas tillstånd inte får bli så långtgående att de hindrar önskvärd nyetablering. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *A-Train AB* påpekar bristerna med att trafiksäkerhetskraven för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inte regleras i ett gemensamt avsnitt. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt i denna del.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att kraven på försäkring bör utredas, då dessa enligt föreningen utgör en begränsning för nyetablering. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** Allmänna förutsättningar för att få tillstånd att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet regleras för närvarande i 4 § järnvägssäkerhetslagen. För vissa internationella järnvägstransporter krävs enligt 19 b § samma lag särskilt tillstånd, benämnt licens, som är giltig inom hela EES och i Schweiz. Om en licens är utfärdad i annat land krävs därutöver ett säkerhetsintyg för att få driva järnvägstrafik i Sverige. Järnvägsinspektionen får vid prövningen av tillstånd anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning. I fråga om drift utomlands av internationell järnvägstrafik finns, enligt direktiv 95/18/EG, inte någon sådan anpassningsmöjlighet.

Bestämmelserna om krav på licens och säkerhetsintyg för vissa internationella järnvägstransporter infördes i lagen för att genomföra direktiv 95/18/EG och artikel 11 i det numera upphävda direktivet 95/19/EG. Direktiv 95/18/EG anger de krav som ställs på ett företag för att få utföra järnvägstrafik. Med tillstånd avses i artikel 2 b i detta direktiv ett tillstånd (licens) som utfärdats av en medlemsstat till ett företag, enligt vilket dess ställning som järnvägsföretag erkänns. Detta tillstånd får begränsas till utförande av särskilda slags transporttjänster. De ändringar i direktiv 95/18/EG som gjorts i direktiv 2001/13/EG innebär bl.a. att kravet på tillstånd utvidgas till att gälla för alla järnvägsföretag som är verksamma inom EES och i Schweiz oavsett om de utför internationella transporter.

Inget av de direktiv som skall genomföras i den föreslagna järnvägslagen reglerar förutsättningarna för att få förvalta järnvägsinfrastruktur, med undantag för att vissa särskilt angivna uppgifter inte får utföras av infrastrukturförvaltare (se nedan avsnitt 14). Direktiv 2001/14/EG lämnar vidare öppet för medlemsstaterna att låta andra aktörer än järnvägsföretag få ansöka om infrastrukturkapacitet. Däremot anger direktivet inte vilka förutsättningar som skall gälla för att en sådan aktör skall få verka på järnvägsmarknaden.

Regeringen föreslår nu att bestämmelser om järnvägar skall samlas i den nya järnvägslagen och att järnvägssäkerhetslagen skall byta namn och i fortsättningen endast gälla säkerheten vid tunnelbana och spårväg (se avsnitt 19). Järnvägssäkerhetslagens bestämmelser om tillstånd för verksamhet som drivs inom järnvägssektorn bör därför införas i järnvägslagen. Dessa bestämmelser skall, när det gäller järnvägsföretag, anpassas efter direktiv 95/18/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG. Det bör endast vara tillåtet att bedriva verksamhet som omfattas av järnvägslagen om tillstånd beviljats enligt de förutsättningar som anges i lagen. Vidare bör det betonas att en allmän utgångspunkt för de direktiv som skall genomföras i den nya järnvägslagen är att åstadkomma icke-diskriminerande förutsättningar och underlätta nyetablering på järnvägsmarknaden.

Regeringen anser, liksom *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *A-Train AB*, att lagstiftningen blir tydligare om trafiksäkerhetskraven för

järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare – i likhet med nu gällande rätt – regleras gemensamt. De krav som ställs inom järnvägssektorn när det gäller säkerhet, miljöskydd och teknisk kompatibilitet för infrastrukturer och järnvägsfordon bör därför regleras samlat i ett kapitel i den föreslagna lagen. Ytterligare krav som olika verksamhetsutövare skall uppfylla för att få bedriva verksamhet bör regleras särskilt för respektive verksamhetsutövare. Detta tillgodoser bättre sektorns krav på en enkel och tydlig lagstiftning för järnvägar.

För att få bedriva verksamhet enligt den föreslagna järnvägslagen bör verksamhetsutövaren – i likhet med i dag – ansöka om tillstånd hos behörig myndighet, dvs. den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten). Till följd av direktiven 95/18/EG och 2001/14/EG införs särskilda beteckningar för vissa tillstånd. Ansökningarna skall prövas av tillsynsmyndigheten (se avsnitt 20). Den prövning som tillsynsmyndigheten har att göra skall endast avse om verksamheten uppfyller de krav som ställs i den föreslagna lagen eller i föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen. Olika kravnivåer kan vara aktuella beroende på vilken typ av verksamhet som skall bedrivas. Frågan om hur detta skall kunna tillgodoses inom ramen för den nya järnvägslagen är beroende av vilka möjligheter direktiv 95/18/EG ger i detta avseende och behandlas nedan under respektive slag av verksamhet.

För att tillsynsmyndigheten skall kunna bedöma sökandens lämplighet vid tillståndsprövningen måste sökanden tillhandahålla ett tillräckligt underlag. En ansökan bör således innehålla uppgifter om bl.a. den avsedda verksamhetens omfattning, företagets organisation och tänkta funktion, vilka personer inom företaget som har från säkerhetssynpunkt viktiga befattningar samt om den materiel som skall användas i verksamheten. De uppgifter som bör framgå av ansökan – och som tillsynsmyndigheten skall ta ställning till – bör närmare preciseras i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

Regeringen kan förstå de synpunkter som en del remissinstanser för fram om att för strikta krav vid tillståndsprövningen kan försvåra situationen vid nyetableringar inom sektorn. Emellertid är de krav som ställs i järnvägslagen inte mer långtgående än vad som föreskrivs i EG-direktiven eller i nu gällande rätt. Tillsynsmyndigheten har vid prövningen att beakta att inte nyetableringar i onödan försvåras.

## 11.3 Tillstånd att utföra järnvägstrafik

### 11.3.1 Allmänt

**Regeringens förslag:** För att utföra järnvägstrafik skall krävas antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stöder i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpas på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt inom hela gemenskapen infördes i järnvägssäkerhetslagen, i enlighet med direktiv 95/18/EG, ett krav på licens (i den svenska översättningen av direktivet benämnt tillstånd) för vissa företag som avsåg att bedriva järnvägstrafik. Kravet gällde för internationella samman slutningar av företag som utförde internationell järnvägstrafik samt för företag som utförde internationella kombinerade godstransporter på järnväg och omfattades av direktivets tillämpningsområde. Genom direktiv 2001/13/EG utvidgas principerna för licens i direktiv 95/18/EG till att gälla för alla järnvägsföretag som är verksamma inom järnvägssektorn och som är eller kommer att vara etablerade inom gemenskapen. Direktiv 2001/14/EG reglerar vidare vissa frågor om säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Enligt detta direktiv skall järnvägsföretag innan de startar verksamhet på en medlemsstats territorium även ha ett säkerhetsintyg utfärdat av den behöriga myndigheten i denna medlemsstat. Intyget, som utfärdas med stöd av nationella regler, skall omfatta järnvägsföretagets alla trafikområden. Eftersom direktiven delar upp tillstånd för järnvägsföretag i licens och säkerhetsintyg och reglerna för dessa i princip skall gälla alla företag som avser att utföra järnvägstrafik, bör den svenska tillståndsprövningen delas in i två skilda förfaranden – ett för licens och ett för säkerhetsintyg. För att kunna utföra järnvägstrafik måste verksamhetsutövaren ha både licens och säkerhetsintyg. Licensen är giltig inom hela EES och, till följd av de sektorsavtal som har ingåtts mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater och Schweiz, även i Schweiz. Detta innebär att en utländsk verksamhetsutövare som innehar licens eller motsvarande tillstånd utfärdat i det land där företaget har sitt säte – och som avser att utföra järnvägstrafik i Sverige – endast behöver ansöka om säkerhetsintyg för att få utföra trafik. Förfarandet för att få säkerhetsintyg behandlas nedan i avsnitt 11.3.3.

En licens är således ett generellt tillstånd att utföra järnvägstrafik och utfärdas efter en kontroll av sökandens lämplighet. Licensen utgör en bekräftelse på att den sökande uppfyller vissa allmänna krav på lämplighet som gäller för hela EES och Schweiz. Till följd av den ändrade räckvidden för direktiv 95/18/EG bör alla som avser att utföra järnvägstrafik i Sverige ha ett sådant tillstånd för att få bedriva verksamhet. Till skillnad mot nu gällande rätt behöver den som avser att utföra både nationell och internationell järnvägstrafik och har sitt säte i Sverige inte längre ha både tillstånd och licens vid sidan av säkerhetsintyget. För vissa företag som utför järnvägstrafik som inte är gränsöverskridande och i begränsad omfattning bör dock möjligheter finnas att bevilja ett särskilt nationellt tillstånd som endast gäller i Sverige (se nedan avsnitt 11.3.4).

Det är först när ett företag har beviljats licens eller annat särskilt nationellt tillstånd för viss trafik som det bör betraktas som ett järnvägsföretag i den föreslagna lagens mening.

En ytterligare förutsättning för att få utföra järnvägstrafik och få tillträde till järnvägsinfrastrukturen som bör nämnas i detta sammanhang är att järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren skall ingå ett s.k. trafikeringsavtal. Detta avtal reglerar nödvändiga administrativa, tekniska och ekonomiska villkor för att få bedriva trafik. Avtalen behandlas närmare i avsnitt 14.3.1.

### 11.3.2 Licens

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

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stöder i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra. *Banverket* påpekar dock att det krav på organisation som anges i utredningens lagförslag för att få licens inte överensstämmer med direktiv 95/18/EG.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i frågan om licens.

**Skälen för regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten bör pröva frågor om licens för den som har hemvist eller säte i Sverige. För att beviljas licens måste kontroll ske av sökandens lämplighet att bedriva verksamhet och av verksamhetens uppläggning och organisation. Utgångspunkten för denna kontroll bör vara de krav som för närvarande gäller för att få tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (jfr prop. 1995/96:192, s. 38 ff.). Dessa krav skall vidare motsvara artikel 6 i direktiv 95/18/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG. Tillståndsprövningen bör således också innefatta en ekonomisk och säkerhetsmässig prövning av företaget. Järnvägsföretaget och de som ansvarar för dess skötsel skall ha gott anseende, det vill säga inte ha dömts för allvarigare brott eller överträdelse av regler på transportområdet, och inte ha försatts i konkurs. I fråga om aktiebolag och ekonomiska föreningar bör prövningen avse bolagets eller föreningens ledning, i fråga om handelsbolag bolagsmännen och i fråga om ideella föreningar deras styrelse. Den ekonomiska prövningen skall främst avse bolaget eller föreningen, dvs. de ekonomiska förutsättningarna för att bedriva trafik.

Företaget bör vidare inneha försäkring. Enligt artikel 9 i direktivet skall den som avser att bedriva järnvägstrafik nämligen vara tillräckligt försäkrad eller ha vidtagit likvärdiga arrangemang för att täcka sin ansvarsskyldighet i händelse av olyckor till följd av järnvägstrafiken.

Reglerna om ansvar är emellertid olika i olika länder, vilket medför att beloppen som en försäkring eller annat likvärdigt arrangemang skall täcka för den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av trafiken också är olika. Därför bör endast ett grundläggande krav på innehav av en försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma i händelse av olyckor ställas vid licensprövningen (annorlunda vid prövningen av ansökan om säkerhetsintyg, se avsnitt 11.3.3).

Enligt direktivet är kraven på ekonomisk förmåga uppfyllda om järnvägsföretaget kan visa att det är i stånd att uppfylla sina verkliga och eventuella skyldigheter som bedömts föreligga på grundval av realistiska antaganden under en period av tolv månader.

Kraven på yrkesmässig lämplighet är, enligt direktivet, uppfyllda om järnvägsföretaget har en driftorganisation och de nödvändiga kunskaperna och/eller erfarenheterna för en säker och effektiv affärsmässig ledning och övervakning. Dessutom skall den personal som arbetar med säkerhetsfrågor vara kvalificerad för dessa uppgifter. Kraven är vidare uppfyllda om personalen, järnvägsfordonen och organisationen kan garantera en hög säkerhetsnivå för de tjänster som kommer att utföras. Direktivets preciseringar av kraven kan föreskrivas i förordning.

För att undvika att frågan om företagets organisation prövas mer än en gång är det endast vid licensprövningen som dessa förhållanden bör bedömas. Ansvar för att den som skall bedriva järnvägstrafik är organiserad på ett sätt som är godtagbart från säkerhets- och effektivitetssynpunkt bör vila ytterst på den som driver verksamheten.

Enligt järnvägssäkerhetslagen får Järnvägsinspektionen anpassa samtliga krav för att få tillstånd i förhållande till verksamhetens art och omfattning för företag som avser att bedriva järnvägstrafik i Sverige. Eftersom direktivet inte medger någon sådan anpassningsmöjlighet vid tillståndsprövningen för licens kan denna möjlighet inte överföras till den förslagna järnvägslagen.

Eftersom det enligt direktiv 95/18/EG inte finns någon generell möjlighet att tidsbegränsa en licens, bör kontrollen av denna i stället ske genom att licensen kan omprövas inom ramen för tillsynsmyndighetens verksamhet, se avsnitt 11.6 och 16.2.

För att samtliga myndigheter som prövar frågor om licens skall få information om licenser som utfärdats eller återkallats inom EES och i Schweiz föreskrivs i artikel 11.8 i direktiv 95/18/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG en skyldighet för berörda tillståndsmyndigheter att informera kommissionen om dessa förhållanden. Kommissionen skall i sin tur omedelbart sprida denna information till övriga stater. Hur denna informationskyldighet skall tillgodoses i Sverige bör regleras i föreskrifter som meddelas med stöd av den förslagna järnvägslagen.



### 11.3.3 Säkerhetsintyg

**Regeringens förslag:** Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som kan antas komma att uppfylla säkerhetskraven i lagen och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt använder sådana järnvägsfordon som uppfyller lagens krav. Dessutom skall järnvägsföretagets försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik intyget gäller. Kraven skall kunna anpassas till verksamhetens art och omfattning. Av intyget skall det framgå hur kraven anpassats och för vilken verksamhet det gäller.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak väsentligen med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser stöder utredningens förslag eller har inte något att erinra. *Banverket* påpekar emellertid att kravet på innehav av försäkring som fullt täcker eventuell skadeståndsskyldighet bör utredas ytterligare. *Järnvägsinspektionen* påpekar att det av lagtexten bör framgå att prövningen av försäkringsvillkoret skall omfatta kontroll av att försäkringen täcker de krav som ställs i Sverige. När det gäller försäkringsbeloppet bör beloppet enligt inspektionen avvägas mellan tredje part och möjligheten för järnvägsföretaget att teckna ansvarsförsäkring. *Luftfartsinspektionen* saknar ett klart uttalande att det är verksamhetsutövarna och inte Järnvägsstyrelsen som har det primära ansvaret för säkerheten. Övriga remissinstanser stöder utredningens förslag eller har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* upprepar sin tidigare inställning att frågan om försäkring för trafikföretagen behöver utredas ytterligare. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt om säkerhetsintyg.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Allmänt om säkerhetsintyg*

Sedan de första stegen mot en gemensam marknad för godstransporter på järnväg togs har det varit uppenbart att frågor om säkerhet utgör ett av de huvudsakliga hindren för en mer öppen järnvägsmarknad. Olika nationella säkerhetskrav och därmed olika säkerhetsföreskrifter för järnvägen är huvudorsaken till att internationella järnvägstransporter fortfarande huvudsakligen sköts på det traditionella sättet, nämligen av nationella järnvägsföretag som lämnar över tåg och ansvar vid gränserna. För närvarande finns det olika nationella strategier, mål och metoder för järnvägssäkerhet. Tekniska standarder med krav på personal och ledningsorganisation varierar från medlemsstat till medlemsstat och förfarandet att godkänna järnvägsfordon eller att certifiera personal eller järnvägsföretag har inte anpassats till behovet av ett integrerat europeiskt järn-

vägssystem. Systemet med olika nationella bestämmelser om järnvägs-säkerhet innebär ett hinder för utvecklingen av ett gemensamt europeiskt järnvägssystem. Tanken inom EU är emellertid att gällande nationella system skall utvecklas mot ömsesidigt erkännande eller mot en ökad europeisk harmonisering.

I detta sammanhang skall nämnas att EG-kommissionen, som ett steg i den riktningen, har lagt ett förslag till direktiv om säkerhet på gemenskapens järnvägar samt förslag till ändringar av direktiven 95/18/EG och 2001/14/EG (KOM (2002) 21 slutlig). Dessa förslag beskrivs närmare i avsnitt 6.7. Enligt kommissionens förslag skall säkerhetsintyget delas in i två delar. Den ena delen är giltig på europeisk nivå och omfattar säkerhetssystemet, medan den andra delen avser säkerhetsbestämmelser, järnvägsfordon och den personal som behövs för en säker järnvägstrafik. Bestämmelserna om säkerhetsintyg i direktiv 2001/14/EG ersätts med nya bestämmelser och artikel 8 i direktiv 95/18/EG, som anger krav på yrkesmässig lämplighet, ändras. Krav på järnvägsfordon och personal skall enligt förslaget ställas även i fortsättningen vid prövningen av om säkerhetsintyg skall utfärdas eller ej. Däremot skall sådana krav inte längre ställas även vid licensprövningen.

Såsom redogjorts för i avsnitt 11.3.1 bör tillståndsprövningen för att få utföra järnvägstrafik delas in i två skilda förfaranden, ett för licens och ett för säkerhetsintyg. Innehav av licens är således inte tillräckligt för att kunna utföra järnvägstrafik i Sverige. Ett järnvägsföretag har per direktivens och den föreslagna lagens definition licens. För att få tillträde till ett visst järnvägsnät krävs emellertid att järnvägsföretaget ansöker om och får ett säkerhetsintyg innan det påbörjar sin verksamhet.

Bestämmelser om säkerhetsintyg finns enligt gällande rätt i 19 b § järnvägssäkerhetslagen. Paragrafen omfattar enbart internationella sammanslutningar av järnvägsföretag inom EES som vill genomföra transittrafik eller internationella kombinerade godstransporter. Bestämmelsen infördes vid genomförandet av direktiv 95/18/EG och det numera upphävda direktivet 95/19/EG. Det sistnämnda direktivet har ersatts av direktiv 2001/14/EG. Bestämmelserna om säkerhetsintyg har – i likhet med vad som gäller för licens – utvidgats till att omfatta alla järnvägsföretag.

#### *Krav för att få säkerhetsintyg*

Bestämmelser om säkerhet vid järnvägen och om säkerhetsintyg är, som framgår ovan, ännu inte harmoniserade inom EU. För att få ett säkerhetsintyg skall, enligt direktiv 2001/14/EG, järnvägsföretagen följa föreskrifterna i nationell lagstiftning avseende tekniska och driftsmässiga krav som är specifika för järnvägstrafiken, säkerhetskrav för personal, järnvägsfordon och för järnvägsföretagets interna organisation, bestämmelser om hälsa, säkerhet, sociala förhållanden och arbetstagares och konsumenters rättigheter samt krav som gäller för företag inom järnvägssektorn beträffande konsumentskydd. Medlemsstaterna rör således själva över förutsättningarna för att få säkerhetsintyg så länge de nationella reglerna inte strider mot rambestämmelsen i artikel 32 i direktiv 2001/14/EG.

Genom säkerhetsintyg fastställs de tekniska och driftsmässiga krav som är specifika för järnvägstrafiken samt de säkerhetskrav som gäller för personal, järnvägsfordon och företagets interna organisation. Grundläggande bestämmelser om säkerhet enligt nu gällande rätt finns i 10–16 §§ järnvägssäkerhetslagen. Bestämmelser med motsvarande innehåll bör införas i den föreslagna järnvägslagen och anpassas till järnvägslagens systematik och tillämpningsområde (se avsnitt 10.1). Tillsynsmyndigheten bör – med utgångspunkt från dessa bestämmelser – bedöma om järnvägsföretaget har förutsättningar att driva en från säkerhetsynpunkt betryggande verksamhet av den art som ansökan om säkerhetsintyg avser. Vid bedömningen av om dessa krav är uppfyllda skall hänsyn kunna tas till var järnvägsföretaget planerar att bedriva trafik och vilken sorts trafik som avses. Prövningen motsvarar i denna del i allt väsentligt den säkerhetsprövning som föreskrivs för tillstånd i järnvägssäkerhetslagen

Frågan om utfärdande av säkerhetsintyg prövas i det medlemsland där järnvägsföretaget avser att utföra järnvägstrafik. Eftersom säkerhetsintyget är en nationell angelägenhet gäller detta endast i det land som det är utfärdat i.

En allmän utgångspunkt för säkerhetsprövningen skall – i likhet med i dag – vara att järnvägstrafik endast får utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs. När det gäller kraven på kompetens hos personal och på järnvägsfordon föreskriver direktiv 95/18/EG att ett krav för att få licens är att personalen och järnvägsfordonen skall garantera en hög säkerhetsnivå för de tjänster som kommer att utföras. Även i artikel 32 i direktiv 2001/14/EG ställs krav från säkerhetssynpunkt på personal och järnvägsfordon. Europeiska kommissionen har i sitt förslag till nytt säkerhetsdirektiv också angett att det är vid prövningen för säkerhetsintyg som krav på personal och fordon skall ställas.

Genom direktiv 2001/16/EG har kraven för säkerhet med relevans för driftskompatibiliteten på delsystemnivå definierats. Dessa skall vidare regleras i detalj genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Dessa specifikationer är dock inte tillämpliga på all järnvägsutrustning och omfattar inte de övergripande kraven på säkerhet och ledning.

Järnvägsfordon som används vid utövande av järnvägstrafik och vid drift av järnvägsinfrastruktur bör – i likhet med nu gällande rätt – vara utformade så att skador till följd av trafiken förebyggs. Det innebär att järnvägsfordonen tekniskt och driftsmässigt skall vara godtagbara från säkerhetssynpunkt. Artikel 32 i direktiv 2001/14/EG torde förstås så att det vid prövningen för säkerhetsintyg skall ställas krav på järnvägsfordon både från säkerhetssynpunkt och från driftskompatibilitetssynpunkt. I den nya järnvägslagen bör det därför föreskrivas att järnvägsföretaget skall säkerställa att de järnvägsfordon som det avser att utnyttja uppfyller lagens krav.

För att få licens skall företaget visa att det är tillräckligt försäkrat eller har vidtagit likvärdiga arrangemang för att täcka skadeståndsskyldighet i händelse av olyckor till följd av järnvägstrafiken (se avsnitt 11.3.2). Om licensen är utfärdad i Sverige har tillsynsmyndigheten redan gjort en generell bedömning av hur detta villkor är uppfyllt utifrån de svenska ansvarsregler som gäller för skador inom järnvägen. Det kan emellertid

finnas anledning att även vid prövningen om säkerhetsintyg på nytt bedöma ansvarsförsäkringens omfattning. Detta bör dock bli aktuellt framför allt då järnvägsföretag med licenser utfärdade utomlands vill utföra trafik i Sverige.

#### 11.3.4 Särskilt tillstånd för viss järnvägstrafik

**Regeringens förslag:** Särskilt tillstånd skall kunna beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. regionala godstransporter,
3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
4. till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

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

**Utredningens förslag:** Utredningens förslag innehåller inte bestämmelser om tillstånd motsvarande regeringens förslag om särskilt tillstånd. Däremot är lagen i utredningens förslag inte tillämplig på fristående järnvägsinfrastruktur och i förslaget anges att kravet på licens och säkerhetsintyg inte skall gälla den som endast bedriver regional godstrafik på järnväg.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att regional godstrafik bör definieras. Järnvägsinspektionen anser vidare att museitågstrafik bör undantas från de krav som ställs för att bedriva järnvägstrafik med hänsyn till denna verksamhets speciella karaktär. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt i denna del.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer huvudsakligen med regeringens förslag. I utkastet till lagrådsremiss föreslogs att godstrafik inom högst två län kunde ges särskilt tillstånd. Möjlighet till särskilt tillstånd för underhållstrafik föreslogs inte.

**Remissinstanserna:** *Banverket* anser att transporter inom högst två län inte är någon lämplig avgränsning för regional godstrafik. Verket föreslår i stället att avgränsningen görs i mer allmänna termer och att tolkningen lämnas till tillsynsmyndigheten. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att länsindelningen numera inte utgör någon naturlig gräns vare sig för person- eller godstrafik. Tillståndet bör enligt föreningen snarare kopplas till kortare transportuppdrag eller regional godstrafik än att begränsas till två län. *Järnvägsinspektionen* för fram att särskilt tillstånd även bör få beviljas den som utför trafik i samband med spårunderhåll.

**Skälen för regeringens förslag:** Järnvägsinspektionen får anpassa samtliga krav för att få tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen i förhållande till verksamhetens art och omfattning. Eftersom direktivet inte medger detta vid licensprövningen föreslås denna möjlighet inte heller

överförs till järnvägslagen. De krav som ställs för att få licens kan emellertid vara svåra att uppfylla för vissa mindre järnvägsföretag.

Direktiv 95/18/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG medger att medlemsstaterna gör undantag från direktivets bestämmelser för viss trafik, bl.a. för regional godstrafik, persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur eller godstransporter på egen järnväg. Samtliga dessa möjligheter bör utnyttjas och det bör finnas möjlighet för järnvägsföretag som inte utför gränsöverskridande järnvägstrafik, utan endast trafik på kortare sträckor eller i begränsad omfattning, att kunna utöva verksamhet på den svenska järnvägsmarknaden även i fortsättningen. Det bör därför enligt den föreslagna lagen gå att i enlighet med de möjligheter som ges i direktivet meddela tillstånd som endast gäller i Sverige. Som *Banverket* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* framhåller är det inte lämpligt att i lagtexten i detalj ange hur den godstrafik som avses geografiskt skall avgränsas. Avgränsningen bör ske i mer allmänna termer och tillsynsmyndigheten får bedöma om trafiken är av sådan art att kraven kan begränsas.

Möjligheten att kunna få ett särskilt tillstånd bör även omfatta den som bedriver museitrafik. Med museitrafik avses sådan till sin omfattning obetydlig trafik som utförs på järnvägsinfrastrukturen med museijärnvägsfordon eller annan jämförbar materiel. Även för den som anlitas för underhåll av infrastrukturen bör särskilt tillstånd kunna meddelas.

De krav som skall ställas på verksamhetsutövaren bör i princip vara desamma som för licens och säkerhetsintyg. För att beviljas ett särskilt tillstånd bör sökanden således uppfylla samtliga krav som gäller för licens och säkerhetsintyg, men kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning: Av tillståndet bör givetvis framgå vilka krav som skall vara uppfyllda och vilken verksamhet tillståndet avser.

#### 11.4 Tillstånd att organisera järnvägstrafik

**Regeringens förslag:** För att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik skall det krävas tillstånd i form av auktorisation. Auktorisation skall dock inte krävas för Rikstrafiken.

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningens förslag innebär dock ett krav på innehav av försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för att täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av trafiken för att få auktorisation. Regeringen föreslår till skillnad från utredningen att Rikstrafiken skall undantas från kravet på auktorisation.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att lagförslagets överensstämmelse med direktivet är oklar. *Järnvägsinspektionen* anser att det i lagtexten inte skall stå ”allmännyttigt eller kommersiellt”, eftersom innebörden av detta är oklar. Järnvägsinspektionen ifrågasätter också behovet av och skälen till varför denna verksamhetsutövare skall

ha försäkring. *LO* anser att det vid prövningen bör beaktas åtgärder som förebygger att godstrafiken drabbas av sådana brott mot arbetsrättsliga och andra regler som transportbranschen präglas av. *Facket för Service och Kommunikation (SEKO)* avstyrker att andra än järnvägsföretag skall ges möjlighet att få tillgång till infrastrukturkapacitet genom tillskapandet av en auktorisation för dessa verksamhetsutövare. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att hänsyn bör tas till kunskaper om det särskilda systemtänkande som godstrafik på järnväg förutsätter för att kunna bedrivas effektivt vid prövningen av auktorisation till verksamhetsutövare som avser att organisera sådan trafik. *Transportindustriförbundet* tillstyrker förslaget men påpekar att prövningen av auktorisation bör vara noggrann för att undvika oseriösa aktörer. Övriga remissinstanser stöder utredningens förslag eller har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Svenska Lokaltrafikföreningen* tillstyrker införandet av auktorisation och att det inte bör införas krav på försäkring för trafikhuvudmännen. I övrigt kommenterar remissinstanserna inte förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Såsom nämnts i avsnitt 11.1 finns det i dag andra aktörer än järnvägsföretag inom järnvägssektorn som kan ha intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet, nämligen de som enbart svarar för planering av tidtabeller och trafikupplägg. En trafikutövare har enligt gällande rätt alltid möjlighet att ansöka om tågläge. Begreppet trafikutövare har dock inte någon enhetlig innebörd i det regelverk som rör transporter. Trafikhuvudmännen organiserar järnvägstrafik och anses i vissa fall vara trafikutövare. En annan aktör som inte själv utför persontrafik på järnväg är Rikstrafiken, som har till uppgift att samordna interregional, regional och lokal persontrafik. Detta görs dels genom samarbete med järnvägsföretag och trafikhuvudmän, dels genom upphandling av viss persontrafik på järnväg. Enligt nu gällande rätt får dessa verksamhetsutövare utöva sina uppgifter utan tillstånd av Järnvägsinspektionen. Den som enbart organiserar godstrafik på järnväg måste däremot ha tillstånd för sin verksamhet.

Direktiv 2001/14/EG medger att medlemsländerna låter andra aktörer än järnvägsföretag och deras internationella sammanslutningar ansöka om infrastrukturkapacitet. Dessa andra aktörer definieras i direktivet som annan fysisk och/eller juridisk person än ett järnvägsföretag som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet för järnvägstrafik inom sina respektive territorier. Exempel på sådana sökande är, enligt direktivet, lokala myndigheter som organiserar kollektivtrafik,<sup>1</sup> befraktare, speditörer och operatörer för kombinerade godstransporter.

Utifrån perspektivet att det är önskvärt att öppna järnvägssystemet för direkt inflytande från transportkunder och andra intressenter, är det regeringens uppfattning att möjligheten att ansöka om infrastrukturkapacitet bör beredas fler aktörer än järnvägsföretag och deras inter-

<sup>1</sup> Se rådets förordning 1191/69/EEG av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar, EGT L 156, 28.6.1969, svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 64, Celex 31969R1191, senast ändrad genom förordning 1893/91/EG.

nationella sammanslutningar. Härigenom bör planeringen av transportkedjor som omfattar mer än ett trafikslag och möjligheten för järnvägen att spela en mer betydelsefull roll underlättas, inte minst beträffande de långväga godstransporterna. En sådan ordning ligger också i linje med vad som redan i dag i begränsad utsträckning gäller för trafik på statens spåranläggningar. Sådana aktörer som är verksamma på järnvägsmarknaden och som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse och har möjlighet att verka som sökande bör därför ges möjlighet att ansöka om infrastrukturkapacitet om de uppfyller vissa grundläggande lämplighetskrav.

Regeringen har under lagstiftningsarbetet i EU med bl.a. direktiv 2001/14/EG verkat för att även andra sökande än järnvägsföretag och deras internationella sammanslutningar skall få ansöka om infrastrukturkapacitet. Med hänsyn till detta och till att förfarandet enligt regeringens mening ger ökade möjligheter att skapa transportsystem som svarar mot konsumenternas och näringslivets efterfrågan, samtidigt som infrastrukturen utnyttjas effektivt, bör den möjlighet som direktivet ger i detta avseende utnyttjas. För att säkerställa att endast de med ett berättigat intresse ges en rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet, föreslår regeringen att ett särskilt tillstånd införs för de verksamhetsutövare som avser att endast organisera järnvägstrafik. För att skilja detta tillstånd från licens och säkerhetsintyg, som järnvägsföretag behöver för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet, föreslår regeringen att det benämns auktorisation.

Tillsynsmyndigheten bör ha möjlighet att kunna pröva lämpligheten av en sökande som avser att enbart organisera järnvägstrafik. Auktorisation bör därför endast beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik. Direktivet anger således ramen för vilka aktörer som omfattas av möjligheten att ansöka om auktorisation. Den sökande bör dessutom bedömas lämplig att organisera järnvägstrafik med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende. Dessa krav bör i princip motsvara dem som gäller för licens (se avsnitt 11.3.2). När det gäller yrkeskunnande torde det främst vara branschfarenhet samt administrativt och ekonomiskt kunnande som skall bedömas. Därvid bör sökandens tillgång till kvalificerade medhjälpare beaktas. Dessa medhjälpare bör, vilket *Tågoperatörerna* också påpekar, bl.a. ha erforderliga sakkunskaper inom logistikområdet. I fråga om den ekonomiska lämpligheten är det i första hand sökandens ekonomiska förutsättningar att organisera järnvägstrafik som prövas. Med krav på gott anseende avses att företagets ledning eller de som på annat sätt ansvarar för dess skötsel inte skall ha dömts för allvarigare brott eller överträdelser på transportområdet och de får inte heller ha försetts i konkurs.

I likhet med vad som gäller Banverket som infrastrukturförvaltare (se nedan avsnitt 11.5) saknas skäl att låta Rikstrafiken söka tillstånd för att driva en verksamhet som statsmakterna ålagt myndigheten att driva. Den myndigheten bör därför vara undantagen från kravet på auktorisation. Rikstrafiken skall däremot givetvis vara underkastad tillsynsmyndighetens kontroll. Vad gäller trafikhuvudmännen bör dessa under en övergångsperiod kunna organisera järnvägstrafik utan auktorisation.

*Järnvägsinspektionen* ifrågasätter behovet av ett krav på försäkring eller liknande för den verksamhetsutövare som ansöker om auktorisation. Den som avser att endast organisera järnvägstrafik bör – i likhet med andra aktörer som verkar på järnvägsmarknaden – lämplighetsprövas med utgångspunkt från den typ av verksamhet som skall bedrivas. Den som ansöker om auktorisation bör således uppfylla de krav som behövs för att kunna anses som lämplig att ansöka om tåglägen. Däri torde inte ingå att svara för eventuella utomkontraktuella skadestånd som kan uppstå på grund av järnvägsföretagets trafik.

Även om den som har auktorisation är den som ingår trafikeringsavtal med infrastrukturförvaltaren (se avsnitt 14) saknas anledning att införa ett krav på denne att inneha en försäkring för att kunna täcka skador till följd av den trafik som det järnvägsföretag som anlitas ansvarar för.

## 11.5 Tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur

**Regeringens förslag:** Tillstånd skall krävas för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Tillstånd skall dock inte krävas för Banverket.

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

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak i allt väsentligt med regeringens förslag. I utredningens förslag undantas dock inte Banverket från kravet på tillstånd. Dessutom föreslår utredningen att försäkringskrav skall uppfyllas för att tillstånd skall kunna beviljas.

**Remissinstanserna:** *Banverket* och *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* anser att Banverket inte behöver tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur. *Branschföreningen Tågoperatörerna* och *A-Train AB* anser att begreppet särskild trafikledningsverksamhet bör införas med samma betydelse som i järnvägssäkerhetslagen. *Järnvägsinspektionen* påpekar att den som i dag driver särskild trafikledning skall vara den som har det särskilda tillståndet för detta och vara ytterst ansvarig för verksamheten. Det bör enligt inspektionen klart framgå av lagen att infrastrukturförvaltaren har rätt att avstänga personal vid behov. Järnvägsinspektionen påpekar slutligen att innebörden av infrastrukturförvaltarens åtagande vad gäller drift av spåranläggning inte analyserats tillräckligt. Övriga remissinstanser stöder utredningens förslag eller har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* noterar med tillfredsställelse att utredningens krav på tillstånd för Banverket är slopat, men anser att det bör finnas ett krav på försäkring eller annat ekonomiskt skydd för att få till-



stånd att förvalta järnvägsinfrastruktur. *A-Train AB* föreslår att det inte skall göras någon åtskillnad mellan att förvalta järnvägsinfrastruktur och att driva anläggningar som hör till infrastrukturen, eftersom det blir ottydligt vad som i så fall skulle förstås med att förvalta infrastruktur.

## Skälen för regeringens förslag

### *Tillstånd för infrastrukturförvaltare*

För närvarande krävs enligt 4 § järnvägssäkerhetslagen tillstånd att driva spåranläggningar. Banverket behöver emellertid inte tillstånd för verksamhet som verket driver. Spårinnehavaren är vidare skyldig att följa bl.a. de grundläggande bestämmelser om säkerhet som anges i 10–15 §§ samma lag. Krav som ställs ur säkerhetssynpunkt för drift av järnvägsinfrastruktur är, med undantag för vissa sådana krav i driftskompatibilitetsdirektiven, inte föremål för gemenskapsreglering utan är en nationell angelägenhet. De krav som skall ställas på en infrastrukturförvaltare, för att denne skall få tillstånd till sin verksamhet, bör därför i princip motsvara nu gällande krav enligt järnvägssäkerhetslagen.

*Järnvägsinspektionen* påpekar att innebörden av infrastrukturförvaltarens åtagande när det gäller drift av spåranläggning inte tillräckligt analyserats. I förarbetena till järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1, s. 31) anfördes att drift av spåranläggningar bör omfatta konstruktion, byggande, tillverkning, underhåll och övriga åtgärder som får en bana funktionsduglig för trafik och säkerhetsmässigt godtagbar. Vidare anfördes att till driften bör hänföras även åtgärder med avseende på fordon och annan materiel som i och för sig inte hör till spåranläggningen, men som behövs för att bygga, handha och underhålla banan samt elförsörjningen. Regeringen anser att dessa uppgifter även i fortsättningen kan hänföras till förvaltning av infrastruktur. I den mån annat tillstånd krävs för att utföra viss verksamhet i järnvägssektorn får prövas utifrån förutsättningarna för respektive tillstånd.

Rent allmänt är det en god grundregel att aktörer som bedriver likartad verksamhet behandlas lika oberoende av om de är privata eller offentliga. Bestämmelserna om tillstånd bör därför som huvudregel gälla för alla infrastrukturförvaltare. *Banverket* och *SIKA* har emellertid invändningar mot att Banverket skall ha tillstånd för sin verksamhet, vilket utredningen har föreslagit. Motiveringen till att Banverket undantogs från tillståndsplikten vid införandet av järnvägssäkerhetslagen var att det föreföll föga meningsfullt att låta Banverket söka tillstånd för att driva en verksamhet som statsmakterna ålagt verket att driva (se prop. 1990/91:1, s. 39). Banverket skulle däremot vara underkastat kontroll via Järnvägsinspektionen. I egenskap av myndighet och förvaltare av statens spåranläggningar har Banverket fortfarande en särställning i förhållande till andra infrastrukturförvaltare. Regeringen anser därför att Banverket inte heller i fortsättningen behöver ansöka om tillstånd för verksamheten som infrastrukturförvaltare. Däremot finns det inte skäl att undanta Banverket från tillståndsplikt i den mån verket avser att bedriva annan verksamhet som omfattas av den nya järnvägslagen, t.ex. trafik i samband med spår-

underhåll. För sådan verksamhet torde dock oftast ett särskilt tillstånd räcka (se avsnitt 11.3.4).

Enligt järnvägstrafiklagen (1985:192) är infrastrukturförvaltarna skadeståndsskyldiga gentemot såväl resande och godstransportkunder som tredje man i händelse av olyckor. Utredningen föreslår därför att ett försäkringskrav införs vid tillståndsprövningen enligt den nya järnvägslagen. Järnvägsföretagen har dock med stöd av branschöverenskommelser i stor utsträckning tagit över den ansvarsskyldighet gentemot de resande och godstransportkunderna som avses. Regeringen bedömer därför att det inte finns något omedelbart behov att införa detta krav i den nya järnvägslagen. Regeringen avser återkomma i denna fråga när Järnvägsutredningens slutbetänkande om lagstiftningsfrågor föreligger (se avsnitt 7).

#### *Särskild trafikledningsverksamhet*

Enligt 4 § järnvägssäkerhetslagen krävs tillstånd att driva trafikledningsverksamhet. Enligt förarbetena till järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1, s. 31) innefattar trafikledning både tidtabellplanering och trafikledning. Sistnämnda verksamhet utövas såvitt gäller järnvägstrafiken av centralt placerade trafikledare eller av lokalt placerade tågklararerare, vilka styr trafiken med hjälp av det s.k. fjärrblockerings-systemet eller är placerade vid olika stationer. Ansvar för trafikledningen skulle, enligt förarbetena, ligga på ett enda subjekt. Innehavaren av spåranläggningen ansågs vara den som skulle vara ansvarig för trafikledningen. Denne skulle vidare i sin tur ha möjlighet att kunna överlåta uppgiften på en eller flera trafikutövare, om denne eller dessa var någon annan än anläggningens innehavare.

De skäl som låg bakom denna uppdelning av ansvar för olika trafikuppgifter gäller till viss del även i dag. Numera sätter dock gemenskapsrätten den yttersta ramen för vad som är möjligt i detta avseende. Av artikel 6 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG framgår att uppgiften att besluta om kapacitetstilldelning på järnvägsinfrastrukturen inte får anförtros företag som tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Detta innebär att en infrastrukturförvaltare alltid är det subjekt som ytterst skall vara ansvarig för bl.a. tilldelning av tåglägen.

Regeringen anser att trafikledning skall ingå i förvaltning av infrastruktur även i fortsättningen. Infrastrukturförvaltaren bör dock ha möjlighet att kunna överlåta andra trafikledande uppgifter än tilldelning av infrastrukturkapacitet till någon annan. Om så sker är den som övertar de trafikledande uppgifterna också att betrakta som infrastrukturförvaltare. Även denne skall alltså ha tillstånd och följaktligen få sin lämplighet och kompetens m.m. prövad av tillsynsmyndigheten.

*A-Train AB* anser att begreppet ”förvalta järnvägsinfrastruktur” omfattar att driva anläggningar som hör till infrastrukturen och att det är onödigt att göra åtskillnad mellan dessa uppgifter. Eftersom det kan förekomma att en mindre del av den totala infrastrukturförvaltningen utförs av annan än huvudförvaltaren är det dock ingen nackdel att det framgår tydligt att även den som endast utför vissa uppgifter av den totala förvaltningen skall ha tillstånd.

**Regeringens förslag:** Tillstånd i form av säkerhetsintyg, särskilt tillstånd och auktorisation samt tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur skall kunna förenas med de villkor som behövs från säkerhetsynpunkt. Tillsynsmyndigheten skall också kunna besluta om sådana villkor för Banverket och Rikstrafiken.

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak i allt väsentligt med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* anför att omprövning av tillstånden kommer att kräva betydligt mer resurser och annan organisation jämfört med i dag.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna fråga.

**Skälen för regeringens förslag:** En verksamhetsutövare är alltid skyldig att se till att denne har erforderliga tillstånd för verksamheten. Artikel 11.4–6 i direktiv 95/18/EG anger exempel på situationer när ett järnvägsföretag bör få sitt tillstånd omprövat. Om en förändring inträffar som påverkar verksamhetsutövarens rättsliga ställning, bör denne se till att en förnyad prövning av meddelat tillstånd sker. Exempel på när förnyad prövning bör ske är organisatoriska förändringar (samgående eller övertagande), eller att verksamhetsutövaren avser att göra betydande ändringar av eller utvidga sin verksamhet.

Om verksamhetsutövaren har upphört med sin verksamhet under en längre tid eller inte har påbörjat verksamheten inom exempelvis ett halvår efter det att tillståndet meddelades, bör tillståndet omprövas. Tillsynsmyndigheten bör ges möjlighet att under sådana förhållanden kunna återkalla tillståndet för att framtvunga en omprövning. Myndigheten kan givetvis på eget initiativ även i andra fall kontrollera meddelade tillstånd och i sista hand återkalla dem (se avsnitt 16). Det är emellertid alltid ytterst verksamhetsutövaren som skall anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda en ny tillståndsprövning.

Tillsynsmyndigheten bör ges möjlighet att i ett enskilt säkerhetsintyg, särskilt tillstånd, auktorisation och tillstånd för infrastrukturförvaltare kunna föreskriva hur den föreslagna järnvägslagens säkerhetskrav skall uppfyllas. I den föreslagna lagen bör vidare finnas stöd för att kunna ändra dessa villkor vid behov. Ansvar för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetsynpunkt betryggande sätt skall, enligt regeringens uppfattning, alltid ytterst vila på den som driver verksamheten. Det är således företagets ledning som ansvarar för att de krav som ställs för att få tillstånd är uppfyllda under den tid tillståndet gäller. Det är därför viktigt att det klart och entydigt fastställs vem eller vilka personer inom organisationen som ansvarar för säkerhetsfrågorna och att dessa har tillräcklig kompetens och de nödvändiga befogenheterna.

Möjligheten att besluta villkor bör gälla även dem som inte behöver tillstånd, dvs. Banverket och Rikstrafiken. I direktiven ges dock ingen möjlighet att förena en licens med sådana villkor. Det finns heller inget behov av detta.

I avsnitt 16.2 beskrivs närmare i vilka fall tillstånd kan återkallas.

## 12 Särskilda redovisningskrav, m.m.

**Regeringens förslag:** Järnvägsföretag skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser godstransporter och förvaltning av järnvägsinfrastruktur och infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster. Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter skall endast få användas i den verksamheten. Offentligt stöd som betalas ut till verksamhet som avser persontransport skall redovisas separat i den verksamheten.

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

**Regeringens bedömning:** Det bör inte införas bestämmelser om skyldighet att upprätta särskilda verksamhetsplaner innehållande investerings- och finansieringsplaner.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningen föreslås dock inget undantag för trafik med museijärnvägsfordon.

**Remissinstanserna:** Endast *Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)* och *Rikstrafiken* yttrar sig särskilt i denna del. Rikstrafiken anser i och för sig att förslagen är bra, men ställer sig frågande till om inte bestämmelser med motsvarande innebörd redan gäller enligt förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning. JHRF anser att ideella föreningar som bedriver veteranåtgångstrafik bör undantas från förslaget om järnvägsföretags ekonomiska redovisning.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* påpekar att industrispårägare med egen lokomotor bör vara undantagna från kraven.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Gällande rätt*

Genom rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar infördes bestämmelser som syftade till att underlätta en framtida utveckling och effektiv drift av järnvägssystemet i flera avseenden. Direktivet i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG kräver att järnvägsföretagen skall ha en oberoende ställning i förhållande till staten rörande

vissa frågor, att viss verksamhet skall redovisas separat och att allmänna medel som betalas ut till ett visst verksamhetsområde inte överförs till annan verksamhet (artiklarna 4, 6 och 9).

Förpliktelser för att Sverige i nu aktuellt hänseende skulle uppfylla sina åtaganden enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) meddelades i förordningen (1993:1326) om järnvägsföretags redovisningar, prisbildningar för internationell godsbefordran på järnväg m.m. Genom denna förordning gällde bl.a. rådets direktiv 91/440/EEG som svensk förordning. Strax efter Sveriges anslutning till Europeiska gemenskapen upphörde förordningen från år 1993 att gälla genom förordningen (1995:436) om behörig myndighet enligt vissa EG-rättsakter rörande järnväg m.m.

Utöver rådets direktiv 91/440/EEG finns det direkt tillämpliga rådsförordningar som behandlar frågor om enhetliga principer för järnvägsföretagens redovisning, redovisningssystem och årsbokslut<sup>1</sup>. Dessa förordningar är endast tillämpliga på vissa särskilt angivna statliga järnvägsföretag, däribland Statens järnvägar, och behandlar andra redovisningsprinciper än de som direktiv 91/440/EEG kräver skall genomföras i medlemsstaterna. Det bör därför övervägas hur rådets direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG i nu aktuellt avseende skall genomföras i Sverige.

#### *Förvaltningsmässigt oberoende till staten*

Järnvägsföretag i Sverige bedrivs affärsmässigt i enlighet med de civilrättsliga författningar som reglerar sådan verksamhet. Enligt direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt 2001/12/EG skall järnvägsföretag vara tillförsäkrade ett förvaltningsmässigt oberoende i förhållande till staten när det gäller frågor som rör administration, ekonomi och bokföring. Efter bolagiseringen av Statens järnvägar finns inte längre något helt offentligt reglerat järnvägsföretag i Sverige. Det civilrättsliga regelverk som gäller för verksamhet som bedrivs på kommersiella grunder får anses säkerställa direktivets krav på järnvägsföretags förvaltningsmässiga oberoende i förhållande till staten. Någon komplettering av detta regelverk med anledning av nu aktuellt direktiv är därför inte nödvändig.

Enligt artikel 4.2 i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG skall infrastrukturförvaltare ha ansvaret för sin egen förvaltning, administration och interna kontroll. I motsats till vad som gäller för järnvägsföretag finns här inget krav på oberoende ställning. Ett annat krav på självständighet gäller alltså för infrastrukturförvaltare än för järnvägsföretag. I Sverige är det endast Banverket som i egenskap av förvaltningsmyndighet under regeringen är en offentligt reglerad infrastrukturförvaltare. Den ställning som Banverket genom regeringsformen har i förhållande till riksdag och regering får anses vara fullt tillräcklig för att kravet på eget

<sup>1</sup> 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, svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 70 (Celex 31969R1192) och rådets förordning (EEG) nr 2830/77 av den 12 december 1977 om åtgärder som krävs för att göra järnvägsföretagens redovisningssystem och årsbokslut jämförbara, EGT L 334, 24.12.1977, s. 13, svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 227 (Celex 31977R2830).

ansvar för förvaltning, administration och intern kontroll i direktivet skall anses uppfylla. I likhet med vad som gäller för järnvägsföretag bedriver övriga svenska infrastrukturförvaltare verksamhet enligt det civilrättsliga regelverk som gäller för sådan verksamhet. Detta regelverk får anses tillräckligt för att uppfylla direktivets krav på infrastrukturförvaltares ansvar för egen förvaltning, administration och interna kontroll.

#### *Särskilda redovisningskrav och förbud att överföra medel*

Direktiv 91/440/EEG ålägger medlemsstaterna en allmän skyldighet att se till att järnvägsföretag drivs enligt de bestämmelser som gäller för företag som drivs affärsmässigt. Detta skall också gälla deras åtaganden i fråga om offentliga tjänster som ålagts dem av staten och för de kontrakt om offentliga tjänster som de sluter med behöriga myndigheter (artikel 5). Därutöver ställs i artikel 6.1 i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG krav på att separata resultat- och balansräkningar skall föras och offentliggöras för dels transportverksamhet, dels verksamhet som avser förvaltning av infrastruktur. Vidare anges att allmänna medel som utbetalas till ett av dessa verksamhetsområden inte får överföras till det andra verksamhetsområdet och att bokföringen för de två verksamhetsområdena skall återspegla detta förbud. Av artikel 9.4 i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG framgår att järnvägsföretag skall upprätta och offentliggöra resultaträkningar och antingen balansräkningar eller årsredovisning av tillgångar och skulder för verksamhet som avser tillhandahållande av godstransporter. Vidare framgår att järnvägsföretaget i tillämplig bokföring skall särredovisa medel som avser persontransport i allmänhetens tjänst, om medel utbetalas till denna verksamhet. Enligt artikeln får dessa medel inte överföras till verksamheter som rör andra transporttjänster eller annan verksamhet inom företaget.

Det skall i sammanhanget erinras om kommissionens direktiv 80/723/EEG av den 25 juli 1980 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2000/52/EG ("transparensdirektivet"), vilket innehåller bl.a. redovisningsregler som syftar till att EG-kommissionen skall kunna få tillgång till ekonomisk information som behövs för att kontrollera att företag inte får statliga stöd eller andra fördelar av en medlemsstat som strider mot EG:s konkurrensregler. Här behandlas dock endast sådana regler som direktiv 91/440/EEG kräver skall genomföras i svensk rätt.

Järnvägsföretag är – i likhet med andra privata juridiska personer – skyldiga att, med vissa undantag som inte är av intresse här, utforma sin ekonomiska redovisning enligt bestämmelserna i årsredovisningslagen (1995:1554) och bokföringslagen (1999:1078). I dessa lagar finns dock inte några bestämmelser som motsvarar de krav som anges i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG. Regeringen föreslår därför att särskilda bestämmelser om särredovisning införs i den nya järnvägslagen. Dessa bestämmelser skall gälla utöver årsredovisningslagens och bokföringslagens bestämmelser. I den föreslagna järnvägslagen bör vidare införas bestämmelser om hur sådant offentligt stöd som avses i artiklarna 6.1 och 9.4 i direktivet skall hanteras i företagets bokföring för att undvika s.k. korssubventionering mellan olika verksam-

### *Särskild verksamhetsplan*

Inom ramen för den allmänna politik som fastställs av staten skall infrastrukturförvaltare, enligt artikel 7.4 i direktivet, upprätta en verksamhetsplan som innehåller investerings- och finansieringsplaner. Planen skall utformas för att säkerställa en optimal och effektiv användning och utveckling av infrastrukturen, samtidigt som ekonomisk balans säkerställs och medel tillhandahålls som gör det möjligt att uppnå dessa mål.

Genom de instrument som står till regeringens förfogande för kontroll och styrning av myndigheter under regeringen kan regeringen, i den mån det behövs, kräva att Banverket redovisar användningen av statens medel i enlighet med bestämmelsen i artikel 7.4 i direktivet. När det gäller Inlandsbanan och andra privaträttsliga infrastrukturförvaltare som på uppdrag av stat eller kommun förvaltar offentligt ägd järnvägsinfrastruktur, bör den planeringsskyldighet som framgår av direktivet kunna regleras i avtal mellan dessa parter. Järnvägsinfrastruktur som är privatägd kan vara helt eller delvis finansierad med offentliga medel. I den mån offentliga medel finansierar infrastrukturen brukar redan i dag staten eller berörd kommun begära att infrastrukturförvaltaren, som villkor för finansieringen, redovisar hur de offentliga medlen skall användas. När förvaltningen av privatägd järnvägsinfrastruktur inte är offentligt finansierad torde det inte finnas något större behov för staten eller kommun att inhämta redovisning av planerad verksamhet på det sätt som direktivet kräver. Särskilt inte i de fall det rör sig om planer för privatägd järnvägsinfrastruktur med lågt kapacitetsutnyttjande och begränsad geografisk utsträckning. Mot bakgrund av det ovan anförda anser regeringen att det inte föreligger något behov av att i lag införa särskilda bestämmelser om infrastrukturförvaltares skyldighet att upprätta verksamhetsplaner enligt artikel 7 i direktivet.

## 13 Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät

### 13.1 Bakgrund

Regler om vem som skall ha tillträde till marknaden för järnvägstransporter eller s.k. trafikeringsrätt finns i dag i förordningen (1996:734) om statens spåranslagningar och i lagen (1997:756) och förordningen (1997:757) om tilldelning av spårkapacitet. Förordningen om statens spåranslagningar reglerar trafik på de spåranslagningar som ägs av staten och som drivs och förvaltas av Banverket. Lagen om tilldelning av spårkapacitet reglerar enbart trafik som bedrivs av internationella samman slutningar av järnvägsföretag och internationella kombinerade gods-

transporter på andra spåranläggningar än statens. Lagen omfattar även tillträde till industri- och hamnspår samt terminalspår. I fråga om det s.k. kapillära nätet (dvs. spår och växlar längst ut i bannätet) finns ett regeringsbeslut från 1999 (N1999/943/IRT) som fastställer en överenskommelse träffad mellan Banverket och dåvarande SJ om överföring av ansvaret för s.k. gemensamma funktioner från SJ till verket. Beslutet innebär bl.a. att de terminalspår som Green Cargo AB och Rail Combi AB äger skall upplåtas på konkurrensneutrala villkor till alla som fått tåglägen.

## 13.2 Persontrafik

**Regeringens förslag:** En internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, skall ha rätt att utföra genomgående persontrafik på svenska järnvägsnät, om trafiken sker mellan de stater inom EES jämte Schweiz där företagen har sitt säte. Regeringen skall kunna föreskriva om vem som därutöver skall ha rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. I fråga om andra järnvägsnät skall infrastrukturförvaltaren bestämma vem som, utöver de nämnda internationella sammanslutningarna, skall ha rätt att utföra eller organisera endast persontrafik på järnvägsnät förvaltaren råder över.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag. Utredningen använde dock begreppet ”statens spåranläggningar” i stället för ”järnvägsnät som förvaltas av staten”.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som uttalar sig särskilt i frågan stöder utredningens förslag eller har inte något att erinra. *Riks-rafiken* påpekar att det är angeläget att ta ställning till frågor om trafikringsrätt för persontrafik i Järnvägsutredningens andra fas.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag. I utkastet användes dock uttrycket ”järnvägsnät som tillhör staten” i stället för ”järnvägsnät som förvaltas av staten”.

**Remissinstanserna:** *Banverket* och *A-Train AB* invänder mot att särskilda regler skall finnas för järnvägsnät som tillhör staten, eftersom även nät, som visserligen ägs av staten, men förvaltas av någon annan innefattas.

**Skälen för regeringens förslag:** Internationella sammanslutningar av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz behåller oförändrat sin rätt att utföra genomgående persontrafik på järnvägsinfrastruktur i Sverige. Denna rätt regleras i direktiv 91/440/EEG som inte ändrats i detta avseende sedan det trädde i kraft.

Järnvägsmarknaden för persontrafik har inte på samma sätt som den för godstrafik utsatts för konkurrens. På järnvägsinfrastruktur som förvaltas av staten har SJ AB i princip företräde till rätten att bedriva interregional persontrafik och har även ensam trafikeringsrätt för kommersiell persontrafik på stomjärnvägarna. A-Banan Projekt AB har dock fått trafikeringsrätt på del av stomnätet. Trafikhuvudmännen har trafikeringsrätt för lokal och regional persontrafik på stomjärnvägarna i länet. Efter



regeringsbeslut kan en trafik huvudman under vissa förutsättningar få trafikeringsrätt på stomjärnvägarna i angränsande län. Den staten har upphandlat persontrafik av har trafikeringsrätt för den upphandlade trafiken. På andra delar av järnvägsnätet som t.ex. Inlandsbanan och Arlandabanen är nationell persontrafik reglerad i fråga om marknads-tillträde. Det är därför den enskilde infrastruktur förvaltaren som bestämmer till vem han upplåter banan.

Rätten för andra än internationella sammanslutningar att trafikera järnvägsnät som förvaltas av staten bör fortsatt regleras i förordning. Som påpekats av flera remissinstanser bör förordningen inte omfatta alla järnvägsnät som "tillhör" eller ägs av staten, eftersom då även t.ex. Arlandabanen och Inlandsbanan formellt skulle omfattas av förordningen, trots att det är någon annan än staten som är infrastruktur förvaltare. Järnvägsutredningen har uppmärksammat behovet av att se över de regler som avser trafikeringsrätt för nationell persontrafik. Nuvarande regler är otydliga när det gäller det närmare innehållet i trafikeringsrätten. Att flera kan ha trafikeringsrätt på en och samma sträcka skapar osäkerhet kring de ekonomiska förutsättningarna för att bedriva och utveckla trafiken. Om t.ex. av staten upphandlad trafik och kommersiell trafik bedrivs parallellt behövs klargöranden om de rättigheter trafikeringsrätten medför när det gäller att ta upp och släppa av passagerare m.m. Denna och andra frågor redovisas i Järnvägsutredningens huvudbetänkande Järnväg för resenärer och gods (SOU 2003:104) och behandlas inte i denna lagrådsremiss.

### 13.3 Godstrafik

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

Den som har auktorisation och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz skall ha rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät för godstrafik. Den som har hemvist eller säte i en annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.

Rätten att utföra eller organisera trafik skall inte gälla på fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda enbart för persontrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för egen godstrafik.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Flera av de remissinstanser som uttalat sig i frågan stöder i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra. *Statens institut för kommunikationsanalys* (SIKA) tillstyrker förslaget att redan från år 2003 låta internationell godstrafik trafikera hela det svenska järnvägsnätet. SIKA ställer sig däremot tveksamt till att i lag införa reg-

ler om att Sverige skall tillämpa ömsesidighetsprincipen. SIKÄ förordar i stället en mer aktiv marknadsövervakning för att komma tillrätta med problem förknippade med att andra länder ännu inte öppnat sina marknader i lika stor utsträckning som Sverige. *Konkurrensverket* tillstyrker förslaget att införa cabotage i Sverige från år 2003. Verket anser inte att rätten att utföra cabotage skall villkoras genom en ömsesidighetsprincip. *Svenskt Näringsliv* tillstyrker förslaget att införa cabotage. Svenskt Näringsliv anser vidare att den föreslagna ömsesidighetsregleringen i praktiken är onödig och kan slopas, men att det är viktigt att komma tillrätta med de problem som ligger bakom förslaget. *Lansorganisationen i Sverige* (LO) anser att möjligheten till cabotage skall begränsas till företag vars länder har öppnat upp sin marknad för motsvarande trafik inom sina gränser. *LO och Svenska Transportarbetareförbundet* anser även att det är nödvändigt att närmare definiera cabotage. *Transportindustriförbundet* tillstyrker förslaget om krav på ömsesidighet vid cabotage. *Stockholms universitet* påpekar att bestämmelserna om marknadstillträde är otydliga. Universitetet anser att om avsikten är att reglera huvudprinciper om etableringsfrihet och konkurrens bör detta tydligt komma till uttryck i lagen såsom riktlinjer för tilldelningsförfarandet. *Föreningen Sveriges Skogsindustrier* anser att ett krav på ömsesidighet vid cabotage inte behöver finnas för Sveriges del. Rätten för auktoriserad sökande att ansöka om tågläge tillstyrks av de flesta remissinstanser som yttrar sig i frågan. En del påpekar dock att myndigheten vid beviljandet av auktorisation måste vara noggrann för att undvika mindre seriösa aktörer.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* stöder att ömsesidigheten uttryckligt anges vad gäller cabotage. *Konkurrensverket* vidhåller sin kritik mot kravet på ömsesidighet.

**Skälen för regeringens förslag:** De ändringar i direktiv 91/440 som gjorts genom direktiv 2001/12/EG utvidgar rätten att trafikera järnvägsnät i gemenskapen för järnvägsföretag som utför internationella godstransporter. Under en övergångsperiod, fram till och med den 15 mars 2008, utvidgas tillträdesrätten till att omfatta det s.k. transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. De järnvägslinjer som ingår i detta nät framgår av kartorna i bilaga I till det ovan nämnda direktivet. Tillträdesrätten omfattar även järnvägsspår till vissa terminaler och hamnar samt anslutningslinjer till och från dessa. Efter den 15 mars 2008 skall, enligt direktivet, tillträdesrätten omfatta hela det europeiska järnvägsnätet. Järnvägsföretag med säte i EES-stat eller Schweiz skall således från direktivens ikraftträdande och fram till den 15 mars 2008 få tillträde till de svenska delarna av det transeuropeiska järnvägsnätet för internationella godstransporter. Efter detta datum skall järnvägsföretagen ha tillträde till hela det svenska järnvägsnätet när de utför internationella godstransporter. Samtidigt som tillträdesrätten vidgas på detta sätt föreskriver direktiv 2001/14/EG att medlemsländer får låta andra än järnvägsföretag ansöka om infrastrukturkapacitet.

På statens spåranläggningar har järnvägsföretag med säte i Sverige rätt att bedriva järnvägstrafik. Redan etablerad trafik har dock företräde på vissa delar av spåranläggningarna och där får nytillkommande trafik endast förekomma om den inte innebär en påtaglig försämring för den

redan etablerade. Denna regel torde inte ha tillämpats i någon nämnvärd utsträckning, vilket innebär att den svenska järnvägsmarknaden kan sägas vara öppen för nationella godstransportföretag.

Tillträdet till järnvägsinfrastrukturen är däremot begränsat för internationella järnvägsföretag. Internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i EES-stat eller Schweiz har trafikeringsrätt på statens spåranläggningar för såväl person- som godstrafik. Rätten gäller enbart genomgående trafik mellan de EES-stater eller Schweiz där företagen har sitt säte. Därutöver har järnvägsföretag med säte i EES-stat eller Schweiz trafikeringsrätt för internationella kombinerade godstransporter på statens spåranläggningar. På andra delar av det svenska järnvägsnätet har internationell sammanslutning av järnvägsföretag samt internationell kombinerad godstransport motsvarande trafikeringsrätt med undantag för järnvägsföretag med säte i Schweiz. Trafikeringsrätten för internationella järnvägsföretag utgör del av införlivandet av direktiv 91/440/EEG. Sverige medger utöver vad detta direktiv kräver järnvägsföretag med säte i annan EES-stat eller Schweiz rätt att trafikera de svenska delarna av de europeiska järnvägskorridorerna. Vilka dessa korridorer är framgår av det avtal som Banverket/Tågtrafikledningen träffat med ett antal andra infrastrukturförvaltare i Europa. Samarbetet grundar sig på ett initiativ från Europeiska kommissionen om vidgat tillträde på frivillig grund (98/C95/06) och ett s.k. ”gentlemen’s agreement” 1997 mellan transportministrarna inom EU, följt av en ministerdeklaration 1998.

De ändrade gemenskapsreglerna medför att ett järnvägsföretag som bedriver godstrafik från Italien till Sverige redan från 2003 kommer att ha tillträde till i princip hela det svenska järnvägsnätet. Ett järnvägsföretag som bedriver trafik från Finland till Sverige har däremot inte motsvarande tillträdesrätt. Detta följer av regler om anslutningslinjer med ett tillägg beträffande tillträdet till dessa om 20 procent av den sammanlagda transportsträckans längd. Med hänsyn till att tolkningen av direktivens regler kan få olika resultat för olika stater anser regeringen att det redan från 2004 bör införas regler som tillåter att järnvägsföretag från annan EES-stat eller Schweiz kan utföra internationell godstrafik på hela det svenska järnvägsnätet. Det finns inga skäl för svenskt vidkommande att avvakta till 2008 med att öppna den del av marknaden som ligger utanför det transeuropeiska järnvägsnätet såsom det definieras i direktiven.

Rätten till tillträde till det transeuropeiska järnvägsnätet omfattar även vissa tjänster. I artikel 5 i direktiv 2001/14/EG och bilaga II till samma direktiv anges vilka tjänster som skall tillhandahållas. Tillgång till gods-terminaler och tjänster som tillhandahålls i detta sammanhang ingår. Om infrastrukturförvaltaren erbjuder en sådan tjänst skall den på begäran tillhandahållas alla på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. En fråga i sammanhanget blir hur man på ett för alla parter tillfredsställande sätt reglerar tillträde till privata anläggningar. Den som har investerat i en anläggning måste ha rätt att utnyttja den och någon form av skyddsregler kommer att behövas. Grundtanken är att även andra skall ges rätt att, i förekommande fall enligt avtal och mot ersättning, använda anläggningen. I dag har järnvägsföretag som ingår i internationella sammanslutningar samt järnvägsföretag som bedriver internationell kombitrafik tillträde till industri- och hamnspår samt olika former av

terminalspår där flera trafikutövare kan ha intresse av att trafikera enligt lagen (1996:756) om tilldelning av spårkapacitet (prop. 1996/97:157 s. 10). Tågtrafikledningen har genom lagen tilldelats uppgiften att hantera kapacitetstilldelningsprocessen och att kontrollera att de avgifter spårinnehavaren tar ut inte är diskriminerande. Enligt regeringsbeslutet från 1999 om gemensamma funktioner har Tågtrafikledningen fått i uppgift att fastställa tider för tillträde till terminalernas spår- och lastningsanläggningar.

De nya direktiven ger endast rätt att utföra internationell godstrafik. Cabotage, dvs. tillträde för utländska järnvägsföretag till de nationella godsmarknaderna genom rätt att transportera gods som både lastas och lossas inom landet ingår inte. Rätt till cabotage i Sverige bör dock medges utländska järnvägsföretag. Det ligger i linje med svenska strävanden om öppna europeiska marknader. De nordiska infrastrukturförvaltarna har uttryckt en önskan om en liberaliserad gemensam nordisk gods-transportmarknad på järnväg. Det är angeläget att en sådan marknad kommer till stånd så snart som möjligt. Vidare kan det utgöra ett incitament för att påbörja den liberalisering som är nödvändig även i andra EES-stater liksom i Schweiz.

Samtidigt som ett omfattande reformarbete pågår för att stegvis öppna järnvägsmarknaden i Europa finns det emellertid starka krafter som verkar i motsatt riktning. Tendensen på den europeiska järnvägsmarknaden i dag är att de stora järnvägsföretagen blir ännu större på bekostnad av de mindre. Mot denna bakgrund bör rätten till cabotage förenas med en ömsesidighetsprincip. Cabotage bör medges i Sverige endast om motsvarande rätt medges ett svenskt järnvägsföretag i annat EES-land eller Schweiz. En sådan reglering tillämpas redan i dag i fråga om marknads-tillträdet i Tyskland. Enligt yttrande från rådets juridiska avdelning står det medlemsstaterna fritt att använda åtgärder för ömsesidighet i avsaknad av gemenskapslagstiftning som ger villkoren för det utökade marknadstillträdet.

Ett argument emot att tillämpa principen om ömsesidighet är att det går att kringgå en sådan regel genom att skaffa säte i Sverige. Det kan emellertid under en övergångstid finnas ett behov att skydda svenska företag på järnvägsmarknaden eftersom den ännu inte kan anses utgöra en del av gemenskapens inre marknad. Det är även så att om marknaden en gång har öppnats så finns inte möjlighet att senare göra inskränkningar medan motsatsen är möjlig. Den lösning som nu föreslås bör på längre sikt ersättas med en helt öppen marknad för godstransporter på järnväg. Ny gemenskapslagstiftning om öppning av gemenskapens järnvägsnät för cabotage är nära förestående. Det kommer dock att dröja några år innan denna lagstiftning skall vara genomförd av medlemsstaterna.

En trafikutövare i Sverige har i dag rätt att ansöka om tågläge. Begreppet trafikutövare har inte någon enhetlig innebörd i svensk rätt. Enligt förordningen (1996:734) om statens spår- och lastningsanläggningar omfattas även en trafikhuvudman av begreppet. I lagen om tilldelning av spårkapacitet däremot definieras trafikutövare som varje privat eller offentligt företag vars huvudsakliga verksamhet är gods- eller passagerarbefordran på spår- och lastningsanläggningar och som disponerar dragfordon för denna trafik. Enligt direktiven skall järnvägsföretag med tillstånd ha rätt att ansöka om tåg-

läge. Direktiven ger därutöver medlemsstaterna möjlighet att tillåta även köpare av järnvägstransporttjänster att delta i tilldelningsförfarandet.

I begreppet sökande i direktiven kan även ingå fysisk eller juridisk person som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet, som t.ex. myndigheter, befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade godstransporter. Sverige har under direktivens framtagande verkat för att införa en möjlighet för annan än järnvägsföretag att organisera järnvägstrafik. En sådan rätt bör införas i Sverige för andra än järnvägsföretag med licens, t.ex. logistikorganisationer, befraktare och speditörer med säte i Sverige. Direktiv 2001/14/EG lämnar till varje medlemsstat att bestämma om och i vilken utsträckning andra än järnvägsföretag får organisera järnvägstrafik. Rätten för utländska företag att organisera trafik bör tillsvidare begränsas till företag i länder som inför motsvarande rättigheter i sin lagstiftning. Motiven för detta är desamma som för rätten att utföra cabotage.

Enligt direktiv 2001/14/EG kan infrastrukturförvaltaren ställa krav på företag med auktorisation som ansöker om infrastrukturkapacitet för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen säkerställs. De krav som ingår i auktorisationen framgår av avsnitt 11.4. Direktiv 2001/14/EG innehåller förbud mot handel med infrastrukturkapacitet. Undantag från förbudet gäller enbart för överlåtelse från sökande som inte är järnvägsföretag vilken kan vidarefördela tilldelad kapacitet till det järnvägsföretag som skall utföra trafiken. En tillämpning av de nya reglerna innebär att den som ansöker om infrastrukturkapacitet också kommer att vara den som ytterst ansvarar för trafiken.

## 14 Tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster

### 14.1 Allmänt om tilldelning av infrastrukturkapacitet

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I utredningen föreslås dock inget uttryckligt förbud för den som utför eller organiserar järnvägstrafik att tilldela infrastrukturkapacitet eller fastställa infrastrukturavgifter.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har i huvudsak inga invändningar mot utredningens förslag till infrastrukturförvaltarens roll i kapacitetsfördelningsprocessen. *A-Train AB* och *A-banan projekt AB* anser att

EG-direktivens förbud mot att förena ansvar för järnvägstransporter med ansvar för tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter inom ramen för en organisation inte får tolkas alltför snävt.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens förslag. I förslaget angavs dock att ett beslut om undantag skall kunna förenas med villkor.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna erinrar inte mot förslaget.

## Skälen för regeringens förslag

### *Samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande*

Infrastrukturförvaltarens primära uppgift, i en vertikalt separerad järnvägsmodell (dvs. där infrastrukturorganisationen är åtskild från trafikverksamheten) som den svenska, är att svara för framkomlighet på järnvägsnätet avseende den trafik för vilken organisatörer och utförare av järnvägstrafik (sökande) ansöker om infrastrukturkapacitet. Uppgiften består dels av att vidmakthålla och utveckla den fysiska infrastrukturen, dels av att planera och tilldela framkomlighet för järnvägstrafiken i syfte att förebygga kollisioner och trafikstockningar. Slutligen övervakar också infrastrukturförvaltaren att trafiken bedrivs i enlighet med den planerade användningen av infrastrukturen. Uppstår störningar i trafiken skall infrastrukturförvaltaren vidta åtgärder för att återställa den till planerad drift.

Planeringen av framkomlighet tar sig uttryck i tilldelning av s.k. infrastrukturkapacitet, oftast i form av tåglägen. Ett tågläge definierar ett tågs planerade förflyttning på infrastrukturen i tiden och rummet. Direktiv 2001/14/EG anger i artikel 20 som grundprincip att sökandenas önskemål om infrastrukturkapacitet skall ligga till grund för tilldelningen. Det bakomliggande motivet anges i ingressen till direktivet (ingresspunkt 7) vara att en effektiv användning av järnvägsinfrastrukturen leder till minskade transportkostnader för samhället. Kapacitetstilldelning enligt sökandes önskemål antas med andra ord leda till samhällsekonomisk effektivitet. Den centrala frågan är hur infrastrukturförvaltaren, i egenkap av ansvarig för framkomligheten på järnvägsnätet, skall hantera sökandena och deras framkomlighetsönskemål vid eventuella kapacitetskonflikter.

I en ansökan om infrastrukturkapacitet framgår oftast bara vilket framkomlighetsalternativ som sökanden i första hand efterfrågar för sina tåg. Sökandens förstahandsalternativ får antas motsvara den mest effektiva användningen av dennes egna produktionsresurser i förhållande till transportkundernas krav. Det finns oftast en mycket stor mängd andra, om än mindre lönsamma, framkomlighetsalternativ för tågen. Var för sig har varje sökande svaga incitament att upplysa infrastrukturförvaltaren om dessa alternativ. Var gränserna för efterfrågan på framkomlighet för varje tåg går har i utgångsläget därför infrastrukturförvaltaren oftast inte kännedom om.

Direktivet är antaget med beaktande av att det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelningen av

infrastrukturkapacitet samtidigt som sökandenas rimliga krav på framkomlighet tillgodoses (ingresspunkt 18). Infrastrukturförvaltarens kapacitetsfördelningsmodell måste dock utformas på ett sätt som ger järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer möjligheter att fatta rationella beslut (ingresspunkt 13).

Två olika typer av verktyg kan användas för att förebygga och lösa upp kapacitetskonflikter – avgifter och prioriteringskriterier. Dessa verktyg kan användas på två principiellt olika sätt. Antingen kan infrastrukturförvaltaren ensidigt på grundval av prioriteringskriterier eller sökandes betalningsvilja bestämma vilken framkomlighet varje sökande berörd av en kapacitetskonflikt skall få, eller också kan infrastrukturförvaltaren i samverkan med berörda sökande försöka finna lösningar som är acceptabla för alla parter. Det senare arbetssättet bygger på att infrastrukturförvaltaren använder sig av den styreffekt som avgifter och förpublicerade prioriteringskriterier alltid har på sökandes kapacitetsefterfrågan. En annan variant som diskuterats i utredningen är att använda avgifter inom ramen för särskilt utformade och av infrastrukturförvaltaren kontrollerade budgivningsprocesser. Denna tilldelningsmodell bygger på att sökandena med hjälp av IT-baserade optimerings- och kommunikationsverktyg *själva* föreslår och successivt justerar utformningen av kapacitet för sina tåg och värderar denna i kronor och öre. Processerna pågår intill dess alla kapacitetskonflikter lösts upp.

Direktivets bestämmelser anger inte vilka verktyg en infrastrukturförvaltare skall använda. Artikel 22 anger dock att om prioriteringskriterier eller särskilda knapphetsavgifter enligt artikel 7.4 används, så skall infrastrukturförvaltaren i normalfallet inte nyttja dessa som grund för ensidiga beslut om tilldelning förrän i ett sent skede i tilldelningsprocessen. Först efter att möjligheterna att lösa upp eventuella kapacitetskonflikter i frivillig samverkan uttömts bör infrastrukturförvaltaren enligt artikel 22 förklara den del av infrastrukturen överbelastad under de tidsperioder som omfattas av kapacitetskonflikterna. Infrastrukturförvaltaren får först därefter fatta ensidiga beslut om tilldelning grundade på sökandenas betalningsvilja eller på prioriteringskriterier.

I undantagsfall får infrastrukturförvaltaren förklara infrastrukturen överbelastad redan tidigt i tilldelningsprocessen. Kravet är då enligt artikel 22 att kapacitetsbrist kan förväntas på en viss del av infrastrukturen. Med överbelastad infrastruktur avses enligt artikel 2 c 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. Möjligheten att i förväg förklara infrastruktur överbelastad är således mycket begränsad.

Direktivets avgiftskapitel reglerar detaljerat hur avgifter får utformas. Ett viktigt motiv bakom bestämmelserna är att uttag av infrastrukturavgifter inte motverkar ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Inom ramen för dessa bestämmelser är det enligt regeringens bedömning möjligt att utforma infrastrukturavgifterna i syfte att medge en effektiv kapacitetstilldelning med utgångspunkt i sökandenas önskemål om framkomlighet och ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Direktivet innehåller få bestämmelser om utformning av prioriteringskriterier. I artikel 22.4 anges dock att medlemsstaterna får reglera verk-

tygen för tilldelning i syfte att säkerställa utvecklingen av adekvata transporttjänster. Som exempel anges allmännyttiga transporttjänster och godstransporter på järnväg. Väljer en medlemsstat att använda sig av möjligheten att reglera principerna för prioritering av trafik utifrån en ansats med inslag av samhällsekonomiskt effektivitetstänkande får den också garantera infrastrukturförvaltare ersättning för eventuell inkomstförlust som sammanhänger med krav på tilldelningens resultat beträffande vissa typer av trafiktjänster. Denna bestämmelse motiveras av att ett mer samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen inte nödvändigtvis leder till en företagsekonomiskt optimal användning av ett järnvägsnät. Enskilda ägare av järnvägsnät bör därför kunna kompenseras av staten i de fall kravet på samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen leder till företagsekonomisk förlust för dessa personer.

Enligt artikel 22.5 skall vidare betydelsen av godstrafiktjänster och särskilt internationella sådana beaktas när prioriteringskriterier bestäms. Denna bestämmelse motiveras av att inrättandet av det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter blir verkningslöst om internationella godstransporter ges så låg prioritet att de i praktiken inte kan nyttja detta nät på ett lönsamt sätt.

Regleringen av kapacitetstilldelning har också ett starkt samband med regleringen av tillträdet till marknaden för järnvägstransporter. För järnvägens del är, med undantag för internationella järnvägstransporter, marknadstillträdet reglerat i EG-rätten. Kravet på samhällsekonomisk effektiv tilldelning och kraven på prioriteringskriterier och avgifter måste tolkas mot denna bakgrund. Prioriteringskriterier behöver därför bara utformas i syfte att kunna skilja mellan trafiktyper som har rätt att trafikera infrastrukturen. Om infrastrukturförvaltaren inte använt sig av sin rätt att inskränka marknadstillträdet för sökande att bedriva viss typ av trafik på järnvägsnätet, t.ex. godstrafik, får denne enligt artikel 24 ändå reservera viss del av järnvägsnätet i syfte att ge vissa trafiktyper företräde till nyttjande. Denna rätt kan betraktas som en särskild sorts prioriteringskriterium. Rättigheten är nämligen villkorad med att kapacitet som återstår när företräde getts till den trafik som åtnjuter prioritet på den aktuella delen av nätet skall fördelas till sökanden som önskar bedriva andra typer av trafik på denna infrastruktur. Möjligheten att på detta sätt reservera vissa delar av järnvägsnätet kan endast utnyttjas om det finns lämpliga alternativa linjer för den trafik som inte kan göra anspråk på företräde.

Utformningen av prioriteringskriterier bör enligt regeringens mening ta sin utgångspunkt i att tilldelningen av kapacitet bör åstadkomma lägre transportkostnader för samhället. Prioriteringskriterier bör därför inte få utformas på ett sådant sätt att s.k. grandfathers rights skyddas.

Sammanfattningsvis skall alltså tilldelning av infrastrukturkapacitet på järnväg omfattas av ett krav på samhällsekonomisk effektivitet. Ett sådant krav ligger i linje med gällande transportpolitiska beslut rörande prissättning av utnyttjandet av transportinfrastruktur. Det ligger också i linje med det faktum att så gott som all utveckling av det svenska järnvägsnätet sker på grundval av samhällsekonomiska bedömningar. Prioriteringskriterier och i förekommande fall avgifter syftande till användning i tilldelningsprocessen skall därför utformas i syfte att användas inom ramen för tilldelning av kapacitet som medger ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen.



Detta kan medföra vissa problem för förvaltare av nät som huvudsakligen består av anslutnings-, terminal- eller industrispår och som mer sällan utnyttjas av flera organisationer eller utförare av järnvägstrafik respektive trafiktyper. I praktiken uppstår dock sällan kapacitetsbrist på dessa nät, varför kravet på samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande knappast kommer att föranleda dem ekonomiska förluster. I de fall järnvägsnäten är av mer betydande omfattning eller betjänar mer betydande trafikströmmar delfinansierar ofta staten utvecklingen och vidmakthållandet av infrastrukturerna ifråga. Staten kan beträffande dessa järnvägsnät kräva att kapacitetstilldelningen skall regleras på samma sätt som på den statligt ägda infrastrukturen. Sådana bestämmelser finns redan i dag införda i t.ex. det avtal som reglerar förhållandet mellan staten och ägarna av Inlandsbanan.

Det kan vidare anses onödigt administrativt betungande att ålägga förvaltarna av denna typ av järnvägsnät uppgiften att utforma prioriteringskriterier som skall leda till att tåg med större samhällelig nytta prioriteras vid kapacitetskonflikter. Denna olägenhet bör enligt regeringens mening kunna hanteras genom att Banverket får i uppdrag att vid behov hjälpa mindre förvaltare att utforma lämpliga prioriteringskriterier.

För alla förvaltare av järnvägsnät gäller härutöver slutligen att användning av prioriteringskriterier eller avgifter i tilldelningsprocessen inte får leda till diskriminering av någon som har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik på berört järnvägsnät.

### *Rollfördelning*

Enligt artikel 2 h i direktiv 2001/14/EG får infrastrukturförvaltarens uppgifter tilldelas olika organ eller företag. Tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av infrastrukturavgifter får dock inte utföras av organisationer eller företag som organiserar eller utför järnvägstrafik.

Enligt direktiv artikel 6.3 i 91/440/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG, skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de uppgifter, som anges i bilaga II till direktivet, som ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen är beroende av, anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Oberoende av de organisatoriska strukturerna måste det kunna påvisas att detta mål uppnåtts. Medlemsstaterna får emellertid på järnvägsföretag eller annat organ överlåta uttag av avgifter och ansvar för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, exempelvis investeringar, underhåll och finansiering. I bilaga II till direktivet finns en förteckning över de väsentliga uppgifter som avses i artikel 6.3. Dessa uppgifter omfattar bl.a. förberedelse och beslutsfattande i samband med tillstånd för järnvägsföretag, beslutsfattande i samband med tilldelning av individuella tåglägen och fastställande och uttag av avgifter för infrastruktur.

Rollfördelningen i den svenska järnvägssektorn har byggts upp på grundval av bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Trafikutövare och spårinnehavare får enligt dessa bestämmelser kombinera i princip vilka roller eller uppgifter inom järnvägssektorn som helst. Infrastrukturförvaltaren Banverket har t.ex. tillstånd att som trafikutövare framföra de järnvägsfordon som behövs för utförandet av uppgiften att

förvalta infrastrukturen. Green Cargo AB har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur i egenskap av spårinnehavare för vissa terminalspår. Vissa aktörer som är verksamma på Inlandsbanan, Arlandabanan, ett stort antal industri-, terminal- och hamnspår har till och med en verksamhetsidé som förutsätter en förening av rollerna järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, såsom exempelvis IBAB och A-Train AB.

Utredningen ansåg inte att någon särskild regel behövde införas i svensk lag om förbud mot att inom ramen för en organisation förena ansvar för trafik med fastställande av banavgifter och tilldelning av infrastrukturkapacitet. Utredningen ansåg att eventuella problem som uppstår till följd av att trafikföretag förvaltar vissa industri-, anslutnings- och terminalspår eller att infrastrukturförvaltare bedriver viss tågtrafik inom ramen för sin uppgift att vidmakthålla och utveckla den fysiska infrastrukturen borde kunna hanteras inom ramen för en generell regel om icke-diskriminering vid kapacitetstilldelning och fastställande av avgifter. Med utgångspunkt i denna regel ansåg utredningen att tillsynsmyndigheten skulle kunna reglera förhållandena på terminal-, anslutnings- och industrispår genom föreskrifter eller särskilda beslut förenade med villkor. Utredningen ansåg att denna modell även kunde användas för att reglera villkoren för sådan tågtrafik infrastrukturförvaltare bedriver inom ramen för sin förvaltningsuppgift.

Utredningen konstaterade dock att kapacitetstilldelning och fastställande av avgifter på Arlanda- och Inlandsbanan utgör ett särskilt problem. Utredningen föreslog att staten skall uppta förhandlingar med A-train AB och IBAB om vidtagande av frivilliga åtgärder i syfte att åstadkomma en med EG-direktiven förenlig organisation av verksamheten på dessa järnvägsnät.

Utredningens förslag bygger på att gränsdragningen mellan ansvaret för infrastrukturförvaltning och ansvaret för trafik måste ge utrymme för viss flexibilitet. I många situationer föreligger ingen eller mycket liten diskrimineringsrisk om utförande av trafik förenas med tilldelning av kapacitet respektive fastställande av avgifter i en organisation. Däremot kan ett förbud mot all förening av dessa verksamheter i en organisation riskera att leda till ökade kostnader för järnvägstrafiken.

*A-Train AB* menar att förbudsbestämmelsen i artikel 6.3 medger ägarmässigt samband mellan ett företag eller organisation som svarar för järnvägstransporter och ett annat som svarar för kapacitetstilldelning och fastställande av avgifter. *A-banan projekt AB* anser att ansvar för kapacitetstilldelning inte nödvändigtvis behöver innefatta ansvar för alla processer i tilldelningsförfarandet. En infrastrukturförvaltare skall enligt bolaget endast vara tvungen att ansvara för de processer som är av avgörande betydelse för syftet bakom förbudsbestämmelsen, vilket kan bero på omständigheter i det enskilda fallet.

Regeringen delar utredningens bedömning att den svenska lagstiftningen bör medge ett visst mått av flexibilitet i syfte att undvika onödiga kostnadsökningar för järnvägstrafiken. I den föreslagna järnvägslagen bör dock tydligt återges huvudregeln att den som utför eller organiserar trafik inte samtidigt får svara för tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter. Mot bakgrund av behovet av flexibla lösningar för tilldelning av kapacitet på vissa typer av spår samt enskildas intresse av att kunna fritt förfoga över sin egendom bör de

öppningar som ges i direktiven utnyttjas och den föreslagna förbudsregeln kompletteras med en möjlighet till undantag efter prövning i det enskilda fallet.

Denna möjlighet kan utnyttjas för att t.ex. ge infrastrukturförvaltare möjlighet att ansöka om särskilt tillstånd för att organisera och utföra tågtrafik som behövs för att transportera makadam och annat material som används vid banarbeten. Ett annat fall där ett beslut om undantag kan vara motiverat är om ett järnvägsföretag själv förvaltar infrastrukturen på en bangård som nyttjas för tågbildning. (I de fall där ett järnvägsföretag utför rangertjänster på en rangerbangård behövs dock inget undantag. Rangerbangården är visserligen en anläggning som ingår i infrastrukturen, men rangeringsverksamhet är en tjänst som det är tillåtet att förena med organisation och utförande av järnvägstrafik, se avsnitt 14.4.) Så länge som företaget i fråga är ensamt om att vilja använda bangården kan inga diskrimineringsproblem uppstå och ett beslut om undantag bör därför inte vålla några problem. Kan undantag beslutas kan också järnvägsföretaget meddelas tillstånd att bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare.

Tillsynsmyndigheten föreslås mot bakgrund av ovanstående få rätt att i enskilda fall medge undantag från förbudet att förena ansvar för trafik med ansvar för tilldelning av kapacitet och fastställande av avgifter, under förutsättning att de senare uppgifterna kan utföras på ett icke-diskriminerande sätt.

I lagrådsremissen föreslogs att det skulle finnas en möjlighet att förena ett beslut om undantag med villkor. *Lagrådet* efterlyser precisering av dessa villkor. De problem rörande diskriminering m.m. som kan uppstå, bör dock kunna hanteras genom att tillsynsmyndigheten vid behov meddelar förelägganden eller förbud eller ytterst återkallar ett meddelat tillstånd (se avsnitt 16). Det är därför onödigt att ge möjlighet till att förena ett beslut om undantag med villkor.

Det bör vidare ges möjlighet för den som, när lagen träder i kraft, utför båda typerna av uppgifter, att under en övergångsperiod fortsätta med detta utan särskilt beslut om tillstånd (se avsnitt 21).

## 14.2 Infrastrukturförvaltarens skyldigheter och kapacitetsplanering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer huvudsakligen med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna instämmer i stort med vad utredningen föreslår.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens förslag. I utkastet föreslogs dock att infrastrukturförvaltaren skulle vara skyldig att på en sökandes begäran hänskjuta en tvistefråga till en särskild medlare.

**Remissinstanserna:** *Banverket* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att bestämmelsen om medling inte är möjlig att tillämpa. *Konkurrensverket* anser att infrastrukturförvaltarens möjlighet att återta underutnyttjade tåglägen respektive ta ut bokningsavgift bör

förtydligas och användas till att främja effektiv konkurrens på marknaderna för järnvägstransporter.

**Skälen för regeringens förslag:** Huvuddelen av bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG avser att reglera verksamheten för den som svarar för tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av infrastrukturavgifter på ett järnvägsnät. Bestämmelserna motiveras ytterst av att det på varje järnvägsnät är en aktör i monopolställning – normalt sett infrastrukturförvaltaren – som mot avgift planerar och levererar framkomlighet på järnvägsnätet till järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik.

Direktivet har antagits med beaktande av att systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen för alla som har rätt att organisera och utföra trafik. Därtill kommer att dessa system bör ge järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut.

Direktivets bestämmelser om infrastrukturförvaltares skyldighet att upprätta och publicera en järnvägsnätbeskrivning syftar till att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag och auktoriserade sökande. Motsvarande bestämmelser bör införas i den föreslagna lagen.

Beskrivningen skall upprättas i samråd med dem som söker infrastrukturkapacitet, uppdateras regelbundet och ändras vid behov. Samrådsskyldigheten avser såväl sådana aktörer som tidigare ansökt om kapacitet och kan förväntas göra detta även i framtiden som nya aktörer som håller på att etablera sig som organisatörer och utförare av trafik.

Kraven på samråd, uppdatering och ändring vid behov motiveras av att tvister mellan sökande och infrastrukturförvaltaren om principer bakom system för kapacitetstilldelning eller avgifter för utnyttjande av infrastrukturen är svåra att hantera i samband med genomförandet av kapacitetstilldelningsprocessen. Sådana tvister gäller ju själva förutsättningarna för kapacitetstilldelningen. Finner tillsynsmyndigheten i ett senare skede att eventuella justeringar i förhållande till järnvägsnätbeskrivningen är befogade kan dessa påverka alla sökande med risk för att hela kapacitetstilldelningsprocessen måste göras om. I värsta fall hinna alla sökande starta trafik i enlighet med tilldelningsförfarandets resultat innan tvisten avgjorts. Det är då inte möjligt att göra om tilldelningsprocessen utan att komma i konflikt med direktivets regler om tidplan för processens genomförande. Risken är dessutom betydande att flera organisatörer och utförare av trafik åsamkas stora merkostnader om resultatet av tilldelningen skulle rivs upp för att möjliggöra genomförandet av en ny tilldelningsprocess.

Kravet på att upprätta en beskrivning av järnvägsnätet är betungande för förvaltare av små järnvägsnät som kanske endast består av terminal-, anslutnings- eller industrispår. Utredningen föreslog därför att Banverket bör få i uppdrag att sammanställa uppgifter från alla infrastrukturförvaltare till en beskrivning av det svenska järnvägsnätet. Regeringen delar utredningens uppfattning och avser att ge Banverket ett sådant uppdrag.

Den viktigaste delen av kapacitetsplaneringen på järnvägsinfrastruktur som förvaltas av staten är i dag den s.k. tågplanprocessen. Inom ramen

för denna process tilldelar infrastrukturförvaltaren tåglägen med en giltighetstid på ett år åt de organisatörer och utförare av järnvägstrafik som ansökt om sådana ettåriga tåglägen.

Planeringen av tåglägen i tågplanprocessen skall ta sin utgångspunkt i sökandenas önskemål om infrastrukturkapacitet, vilka kommer till uttryck i ansökningar om att träffa avtal om tilldelning av viss kapacitet. I beskrivningen av järnvägsnätet kan infrastrukturförvaltaren redogöra för vad en ansökan bör innehålla. Utgångspunkten bör vara att sökandenas frihet att själva precisera vilken kapacitet de önskar inte får inskränkas. Infrastrukturförvaltaren kan dock alltid använda sig av avgifter eller prioriteringskriteriers indirekt styrande verkan för att påverka sökandenas efterfrågan på kapacitet.

I järnvägslagen bör anges att infrastrukturförvaltaren, med utgångspunkt från ansökningarna och med beaktande av behovet av reservkapacitet, skall upprätta ett utkast eller förslag till tågplan. Infrastrukturförvaltaren skall samråda med alla i tågplanprocessen involverade sökande och de skall få minst en månad på sig att inkomma med synpunkter. Samrådet skall syfta till att på frivillig grund justera sökandenas önskemål om framkomlighet i syfte att lösa upp kapacitetskonflikter. Infrastrukturförvaltaren kan under samrådet använda sig av s.k. särskilda avgifter, se avsnitt 15, då dessa typer av avgifter inte är förbjudna att använda under samrådet.

*Lagrådet* erinrar om att det i artikel 4.6 i direktivet 2001/14/EG föreskrivs att infrastrukturförvaltarna eller avgiftsorganen skall respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som en sökande tillhandahållit. Enligt *Lagrådet* väcker bestämmelsen frågan om behovet av föreskrifter om tystnadsplikt i lagen. Regeringen anser i linje härmed att det i lagen bör anges att en infrastrukturförvaltare inte obehörigen får föra vidare eller utnyttja uppgifter som sökanden i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmännas verksamhet skall i stället sekretesslagen (1980:100) tillämpas (se 8 kap. 6 § den lagen).

Infrastrukturförvaltaren bör ange sina önskemål om kapacitet för genomförande av banarbeten senast vid den tidpunkt då alla ansökningar om kapacitet skall vara inkomna. Skälet är att lagens regler om kapacitetstilldelning bör, i enlighet med direktivets regler, utformas med beaktande av att systemen för tilldelning av kapacitet och fastställande och uttag av avgifter bör uppmuntra infrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen. Detta avspeglas i artikel 28 i direktivet som uttryckligt anger att ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten skall inges under tågplanprocessen. Infrastrukturförvaltarens egna önskemål om användning av kapacitet för utförande av planerade banarbeten blir med det föreslagna förfarandet i det närmaste jämförbart med en kapacitetsansökan från en organisatör eller utförare av järnvägstrafik. Därmed möjliggörs en bättre avvägning mellan trafikens behov och behovet av vidmakthållande respektive utveckling av den fysiska infrastrukturen.

Det är i detta sammanhang viktigt att påpeka att infrastrukturförvaltaren, inom ramen för beaktande av sökandes rimliga krav på framkomlighet, måste ges möjlighet till största möjliga flexibilitet vid kapacitetstilldelningen. Järnvägstrafikens kortsiktiga behov får inte

tränga undan behovet av långsiktigt vidmakthållande och utveckling av den fysiska infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren bör om möjligt i beskrivningen av järnvägsnätet också ange under vilka tider olika delar av infrastrukturen kan bli föremål för mer omfattande planerade banarbeten.

Vissa typer av järnvägstrafik kan med tämligen stor detaljeringsgrad planeras på flera års sikt medan efterfrågan på andra typer av trafik kan fluktuera kraftigt och på ett relativt oförutsägbart sätt över tiden. Infrastrukturförvaltaren bör vara skyldig att bedöma behovet av infrastrukturkapacitet för olika typer av transporter. Skyldigheten syftar till att säkerställa att behoven hos samtliga kapacitetsanvändare och trafiktyper som har rätt att använda infrastrukturen beaktas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och ytterst till att främja en optimal användning av infrastrukturen. Skyldigheten bör endast omfatta trafik som får organiseras eller utföras av järnvägsföretag och auktoriserade sökande.

Sökandenas relation till infrastrukturförvaltaren är närmast att betrakta som en kundrelation. Sökandenas önskemål skall enligt artikel 19.1 i direktiv 2001/14/EG komma till uttryck i formella ansökningar om att få träffa avtal med infrastrukturförvaltaren om tilldelning av viss kapacitet. Infrastrukturförvaltaren har skyldighet att mot avgift tilldela infrastrukturkapacitet med utgångspunkt i sökandenas önskemål. Sett från en sökandes perspektiv innebär detta att sökanden köper framkomlighet på infrastrukturen för sina tåg av infrastrukturförvaltaren i form av infrastrukturkapacitet. Köpet bekräftas i avtal om infrastrukturkapacitet och villkor förenade med användningen av kapaciteten (se avsnitt 14.3.1).

Inom ramen för infrastrukturförvaltarens samordningsprocess skall de sökande, i enlighet med artikel 21.6 i direktivet, ha rätt att begära att en särskild metod för skyndsamt tvistlösning tillämpas. Det är dock tveksamt om den kan tillämpas effektivt i andra fall än där upplösandet av en kapacitetskonflikt mellan några sökande inte medför några återverkningar på andra sökandes kapacitetsönskemål. De förfaranden och principer som tillämpas vid tvistlösningen skall finnas återgivna i beskrivningen av järnvägsnätet. Kan ansökningarna samordnas skall kapacitetstilldelningen fastställas i en tågplan.

Det bör vidare föreskrivas i järnvägslagen att om sökandenas önskemål, trots infrastrukturförvaltarens ansträngningar, inte kan tillgodoses inom ramen för samordningsprocessen skall infrastrukturförvaltaren förklara infrastrukturen överbelastad. Därefter har infrastrukturförvaltaren rätt att tilldela kapacitet utan krav på accept från de av kapacitetskonflikten berörda sökandena. Endast de tåg för vilka sökandenas önskemål inte har kunnat tillgodoses helt och hållet i samordningsprocessen omfattas av infrastrukturförvaltarens ensidiga tilldelningsbeslut. Sökandena avgör själva om deras önskemål tillgodoses helt och hållet i samordningsprocessen. En sökande som inte anser sina framkomlighetsönskemål tillgodosedda riskerar dock att infrastrukturförvaltaren förklarar infrastrukturen överbelastad och därefter utövar sin rätt att ensidigt tilldela kapacitet med åsidosättande av sökandens önskemål. Detta latent hot bidrar till att sökandena har incitament att uppträda konstruktivt gentemot infrastrukturförvaltaren.

Finns det inte infrastrukturkapacitet för att medge plats för alla tåg på infrastrukturen för vilka det ansökts om kapacitet, kan infrastruktur-

förvaltarens ensidiga beslut innebära att ett eller flera av dem inte tilldelas någon kapacitet alls.

Infrastrukturförvaltaren bör i lagen ges rätt att basera sina beslut på att den som betalar extra avgift har företräde till den överbelastade infrastrukturen. Skulle uttag av en sådan avgift inte lösa upp alla kapacitetskonflikter skall infrastrukturförvaltaren fatta sina tilldelningsbeslut på grundval av en tillämpning av prioriteringskriterier. Även denna kapacitetstilldelning skall anges i en tågplan.

Enligt artikel 22.1 i direktiv 2001/14/EG kan infrastruktur förklaras överbelastad utan ett föregående samrådsförfarande. Det rör sig i detta fall om infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid. Lagen bör i denna del vara utformad så att det krävs att det skall vara uppenbart att betydande kapacitetsbrist kommer att inträffa inom kommande tågplanperiod. Med betydande avses att ett avhjälpande av kapacitetsbristen inte bara kräver smärre justeringar av sökandenas önskemål. De justeringar det kan bli fråga om bör avse anvisande av annan färdväg än den önskade för någon eller flera sökandes tåg, eller att någon inte kan tilldelas någon användbar framkomlighet alls.

En infrastrukturförvaltare bör i enlighet med direktivet vara skyldig att göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan när denne förklarat infrastrukturen överbelastad. Det bakomliggande motivet är att infrastrukturförvaltaren verkar i monopolställning. Syftet är att ålägga infrastrukturförvaltaren en skyldighet att undersöka hur tillgängligheten till infrastrukturen på kort och medellång sikt kan förbättras samt i förekommande fall att identifiera och inom viss tid vidta kapacitetsförstärkande åtgärder. Utredningen ansåg att de investerings- och genomförandeplaner som används för vidmakthållande och utveckling av den statligt ägda infrastrukturen normalt även borde kunna användas som kapacitetsanalyser och kapacitetsförstärkningsplaner eller åtminstone ligga till grund för upprättande av sådana. Regeringen delar denna bedömning. På annan infrastruktur än den som förvaltas av staten är sådan kapacitetsbrist som kan resultera i att infrastrukturen förklaras överbelastad inte särskilt vanlig. Sammantaget bör därför inte skyldigheten för infrastrukturförvaltare att upprätta kapacitetsanalyser och kapacitetsförstärkningsplaner leda till några större merkostnader för dem. De merkostnader som kan uppstå får anses motiverade med beaktande av att skyldighetens uppfyllande också ger en god och systematisk information om utvecklingsbehoven hos den befintliga infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltarens skyldighet att göra en kapacitetsanalys bör, i enlighet med artikel 22 i direktivet, inträda i samband med att förvaltaren förklarar infrastrukturen överbelastad. Detta gäller dock inte i de fall en kapacitetsförstärkningsplan redan är upprättad för den aktuella delen av järnvägsnätet och åtgärder enligt planen håller på att genomföras.

Av direktivet följer att senast sex månader efter att infrastrukturen förklarats överbelastad skall kapacitetsanalysen vara avslutad. Analysen skall identifiera orsakerna till att infrastrukturen är överbelastad samt vilka åtgärder som kan vidtas för att förstärka kapaciteten. Ytterligare sex månader därefter skall infrastrukturförvaltaren lägga fram en kapacitetsförstärkningsplan, som skall utarbetas efter samråd med de sökande som använder den överbelastade infrastrukturen. Planen skall enligt artikel 26 innehålla en redogörelse för orsakerna till överbelastningen, den sanno-



lika framtida trafikutvecklingen, hinder för infrastrukturutveckling samt alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av infrastrukturavgifter. Av planen skall därutöver framgå vilka åtgärder som skall vidtas för att förstärka infrastrukturkapaciteten och en tidplan för genomförande av åtgärderna. Den närmare regleringen av kapacitetsanalysen och kapacitetsförstärkningsplanen bör ske i förordning.

En infrastrukturförvaltare som är skyldig att upprätta en kapacitetsförstärkningsplan bör mista rätten att ta ut knapphetsavgifter om inte planen läggs fram, eller om infrastrukturförvaltaren inte genomför de åtgärder planen innehåller. Det bör åligga tillsynsmyndigheten att i sin tillsynsverksamhet se till att infrastrukturförvaltare uppfyller sina skyldigheter enligt lag. Det bör dock i enlighet med direktivet finnas en möjlighet för tillsynsmyndigheten att godkänna att infrastrukturförvaltaren får ta ut avgifter även om en kapacitetsförstärkningsplan inte görs eller genomförs. Så bör kunna ske om de alternativ som står till buds för infrastrukturförvaltaren inte är ekonomiskt eller finansiellt godtagbara, eller om de inte kan genomföras på grund av faktorer som denne inte kontrollerar.

Infrastrukturförvaltare skall enligt artikel 15 i direktiv 2001/14/EG samarbeta för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Samarbetet skall syfta till att införa lämpliga förfaranden för organisation av tågägen för internationell godstrafik, som måste vara förenliga med reglerna i direktiv 2001/14/EG. Detta bör framgå även av lagen. Förfaranden för organisation av tågägen och även andra former av infrastrukturkapacitet är enligt regeringens uppfattning viktiga även för nationell trafik. Inte sällan förvaltas terminal-, industri- och anslutningsspår av andra infrastrukturförvaltare än den som förvaltar infrastrukturen på huvudnätet. För organisationerna och utförarna av järnvägstrafiken skall det inte spela någon roll att fysiskt sett sammanhängande infrastruktur förvaltningsmässigt är uppdelad i flera olika nät. Det skall vara möjligt att utan onödiga stillståndperioder kunna köra in ett tåg till en terminal, lasta och lossa det och köra det därifrån och ut på huvudnätet trots att formellt sett flera förvaltare planerar framkomligheten längs tågets rutt.

Såväl före som efter tågplaneprocessen är infrastrukturförvaltaren tvungen att genomföra ytterligare planering. Inför tågplaneprocessen består denna i att överväga hur mycket reservkapacitet på olika linjer som behöver avsättas för önskemål från sökande som väljer att inte delta i tågplaneprocessen. Reservkapacitet kan avsättas i mer eller mindre detaljerad form. Den kan avse s.k. förplanerade tågägen som under tågplaneperioden kan avropas av organisationer och utförare av godstrafik vars planeringshorisont understiger ett år, men där trafikmönstren ändå är ganska förutsägbara, som t.ex. för den internationella godstrafiken. Det som utmärker denna typ av tågägen är att det inte ligger några ansökningar från enskilda sökande till grund för dem vid planeringsögonblicket. Reservkapacitet kan också avsättas i form av att delar av den grafiska tidtabell som tågplanen utgörs av medvetet hålls fria från tågägen med ettårig giltighetstid, i syfte att medge tilldelning senare under tågplaneperioden.

En infrastrukturförvaltare kan också ingå s.k. ramavtal, (se avsnitt 14.3) med en sökande. Ramavtalet ger den sökande en slags option på framtida, mindre detaljerat beskriven, framkomlighet på viss i avtalet utpekad infrastruktur. Inför upprättande av ramavtalet måste infrastrukturförvaltaren bedöma om det, mot bakgrund av den förväntade utvecklingen av trafiken på järnvägsnätet, är möjligt för denne att under avtalets giltighetstid leverera den kapacitet avtalet omfattar utan att detta kommer i konflikt med andra sökandes berättigade kapacitetsönskemål.

Regeringen avser att i förordning närmare reglera den tågplaneprocess som regleras i direktiv 2001/14/EG. Där bör bl.a. anges skyldigheten att årligen upprätta en tågplan. Vidare bör framgå tidsfrister m.m. som följer av vad som är angivet i bilaga III till direktivet. Innehållet i bilagan kan ändras genom beslut av EG-kommissionen inom ramen för ett särskilt kommittéförfarande.

En ansökan kan avse önskemål om kapacitet på mer än ett järnvägsnät. Infrastrukturförvaltaren, som är skyldig att samarbeta med andra infrastrukturförvaltare, skall i detta fall på den sökandes vägnar begära den önskade kapaciteten på de andra järnvägsnät ansökan avser. Ett annat alternativ är att infrastrukturförvaltaren säkerställer att ansökan behandlas i ett för infrastrukturförvaltare gemensamt samarbetsorgan för kapacitetstilldelning.

Direktivets särskilda bestämmelser om tågläge bör införas i den föreslagna lagen. Således bör det stadgas att ett tågläge inte får överlåtas. Ett tågläge skall dock inte anses överlåtet om en sökande som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. Vidare bör det anges att den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tåglägen vid samma eller nästkommande tågplaneprocess.

Infrastrukturförvaltaren bör i enlighet med direktivet kunna begära att en sökande som under en månad inte har utnyttjat ett tågläge i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet avstår från tågläget. Detta bör inte gälla om det låga utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför sökandens kontroll.

Infrastrukturförvaltaren kan också ta ut s.k. bokningsavgifter (se avsnitt 15.4) i syfte att förhindra sökande att missbruka rätten att ansöka om och erhålla infrastrukturkapacitet. Om en sökande trots detta har ansökt om och erhållit tåglägen som inte brukas eller kraftigt underutnyttjas bör infrastrukturförvaltaren också, i enlighet med direktivet, ges möjlighet att i kommande tågplaneprocess beakta detta. En förutsättning är att detta framgår av beskrivningen av järnvägsnätet. Detta är av betydelse för konkurrensförhållandena på marknaderna för järnvägstransporter.

Ett förbud bör stadgas för den som tilldelats infrastrukturkapacitet att överlåta denna, syftande till att upprätthålla infrastrukturförvaltarens monopol på tilldelning av infrastrukturkapacitet. Detta går tillbaka på artikel 13 i direktiv 2001/14/EG,

Vid störningar i järnvägstrafiken bör infrastrukturförvaltaren i syfte att återställa trafiken till normala förhållanden kunna vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning. Infrastrukturförvaltaren bör också, i enlighet med direktivet, vid röjnings- och nödsituationer kunna kräva att järnvägsföretagen i rimlig omfattning ställer sådana resurser till förfogande som infrastrukturförvaltaren bedömer vara

mest lämpliga för att så snart som möjligt återställa förhållandena till de normala. De frågor om ansvar och ersättning som uppkommer när en infrastrukturförvaltare begär assistans av en sökande i samband med vidtagande av åtgärder vid störningar i trafiken bör regleras i trafikeringsavtalet. En sådan lösning anknyter till den praxis som redan i dag råder för trafiken på statens spåranläggningar.

*Lagrådet* anser att den föreslagna lagen bör utformas i närmare överensstämmelse med direktivets formuleringar. Regeringen instämmer i och för sig i detta, men infrastrukturförvaltarens möjlighet att vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning kan inte begränsas till enbart nödsituationer. Infrastrukturförvaltaren är, enligt direktivet, skyldig att vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken efter störningar. Infrastrukturförvaltarens befogenhet att utan förvarning vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning bör därför inträda vid såväl nöd- som röjningssituationer.

Skyldigheterna för en infrastrukturförvaltare kan i många fall bli oskäligt betungande utan att det finns något egentligt behov av att skyldigheterna åligger förvaltaren. Rollen som infrastrukturförvaltare kan t.ex. inskränka sig till att förvalta ett järnvägsnät som endast består av några kortare terminalspår. Detta är ofta fallet för t.ex. verkstads- och terminalhållare, vars huvudverksamhet består av tillhandahållande av terminal- eller verkstads tjänster. Det bör därför i lagen anges att sådana infrastrukturförvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av vissa särskilt angivna tjänster som är nödvändiga för trafiken (se avsnitt 14.4) inte skall omfattas av vissa skyldigheter som annars åvilar infrastrukturförvaltare.

### 14.3 Trafikerings- och ramavtal

Direktiv 2002/14/EG reglerar i första hand hur tågplaneprocessen med användning av olika alternativa instrument skall nå fram till fördelningen av tåglägen inför kommande tågplaneperiod. Den enskilde infrastrukturförvaltaren kan vara upplåst av ett antal överenskommelser som måste beaktas i den dialog och förhandling som skall genomföras med de sökande. Dessa är ofta låsta i ingångna *ramavtal*, dvs. flerårsavtal med optioner om kapacitet som kan ha ingåtts med en sökande för att gälla för ett antal tågplaneperioder. Långsiktiga avtal kan också vara ingångna med andra infrastrukturförvaltare för att reglera förutsättningarna för viss trafik på deras spåranläggningar.

De krav som direktivet anger i artikel 15 om samarbete för att åstadkomma tåglägen för internationell trafik kan dessutom hävdas leda till vissa lösningar inför kapacitetstilldelningen.

Utöver dessa förutsättningar skall det noteras att en sökande kan företrädas av en annan infrastrukturförvaltare till vilken han valt att lämna samtliga önskemål som behövs för att organisera ett trafikupplägg.

I samband med kapacitetstilldelningen skall sökanden ingå *trafikeringsavtal* med infrastrukturförvaltaren om nödvändiga administrativa, tekniska och ekonomiska villkor för att bedriva trafiken. Enligt artikel 19.1 i direktiv 2001/14/EG ansöker varje sökande om ett avtal som

ger rätt att använda infrastrukturkapacitet. Enligt artikel 10.7 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG skall järnvägsföretag som utför transporter ingå nödvändiga överenskommelser med infrastrukturförvaltaren. Detta krav fanns även i det ursprungliga direktivet 91/440/EEG och återfinns i 24 § förordningen om statens spår- anläggningar samt i 9 § lagen om tilldelning av spårkapacitet. Även auktoriserade sökande skall kunna sluta trafikeringsavtal. Avtalet är, till skillnad från ramavtalet, en förutsättning för att få utföra trafik på järnvägsinfrastrukturen.

### 14.3.1 Trafikeringsavtal

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som yttrar sig i frågan är positiva.

**Förslaget i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* har invändningar mot att knyta trafikeringsavtalet till det enskilda tågläget.

**Skälen för regeringens förslag:** Liksom hittills och i enlighet med direktivet bör det i järnvägslagen stadgas en skyldighet för järnvägsföretag eller auktoriserade företag att ingå trafikeringsavtal med infrastrukturförvaltaren. Villkor för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen kan placeras i beskrivningen av järnvägsnätet eller i trafikeringsavtalet. En fördel med att placera villkor eller förutsättningar som är lika för alla i beskrivningen av järnvägsnätet är att det tidigt blir tydligt vad som gäller. Denna beskrivning skall tas fram efter samråd med berörda. I begreppet berörda får anses ingå de som tidigare ansökt om infrastrukturkapacitet och andra som visat intresse av att nyttja infrastrukturen.

Det innebär att ett järnvägsföretag som anser att något villkor inte är rimligt kan påpeka detta under samrådsförfarandet. Därutöver finns möjlighet att klaga på såväl innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet som på dess effekter på det enskilda företaget genom att vända sig till tillsynsmyndigheten. Trafikeringsavtalet kan därmed förbehållas för de frågor som kräver förhandling mellan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren. *Banverket* anser att trafikeringsavtalet bör knytas till trafiken istället för till tågläge eller annan kapacitetsplaneringsform. Frågan är då vad som menas med trafiken. Sökandenas rätt att utnyttja infrastrukturen för järnvägstrafik preciseras endast i infrastrukturförvaltarens kapacitetstilldelning. För en sökande är en preciserad trafikeringsrätt ofta av stor ekonomisk betydelse. Om trafikeringsavtalet inte knyts till den tilldelade

infrastrukturkapaciteten kommer sökandenas rätt till infrastrukturkapaciteten inte att tydligt bekräftas. Regeringen anser mot denna bakgrund att trafikeringsavtalet bör omfatta den kapacitet sökanden blivit tilldelad. Rent praktiskt borde detta kunna göras genom att i trafikeringsavtalet hänvisa till tågplanen eller andra instrument infrastrukturförvaltaren använder för att hålla reda på det planerade kapacitetutnyttjandet. Villkor som inte är direkt hänförliga till den kapacitet som tilldelats kan regleras i en allmän avtalsvillkorsdel eller i beskrivningen av järnvägsnätet. Behov av eventuella förändringar i avtalet beroende på t.ex. att oplanerade banarbeten måste utföras kan hanteras genom enkla tilläggsavtal.

Banverket har via dagens trafikeringsavtal med trafikutövarna om tillträde till banan civilrättsligt knutit upp dessa mot sina egna interna föreskrifter. Att i trafikeringsavtal ställa upp villkor för hur ett järnvägsföretag får bete sig fungerar dock i vissa fall mindre väl. Bristande avtalsuppfyllelse kan utgöra problem genom att möjligheterna att komma till rätta med detta är begränsade i de fall då en uppsägning av avtalet kan tyckas vara för drastisk.

I sammanhanget kan också ifrågasättas det lämpliga i att en förvaltningsmyndighet binder upp användarna av infrastrukturen mot sina interna regler och kräver att reglerna följs även om de ändras i förhållande till vad som gällde vid avtalstidpunkten. En sådan ensidig rätt att ändra avtalsinnehållet utan att behöva beakta de konsekvenser bl.a. ur kostnadshänseende som ändrade regler kan innebära för ett järnvägsföretag kan anses mindre tilltalande. Med hänsyn till detta är det lämpligare att placera en del av de villkor som i dag återfinns i trafikeringsavtalet i beskrivningen av järnvägsnätet.

Kommer parterna inte överens om villkoren bör tillsynsmyndigheten kunna fastställa villkoren, se avsnitt 16.4.

### 14.3.2 Ramavtal

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens. I utredningen föreslås dock att det i lagen skall anges under vilka förhållanden ett ramavtal med längre giltighetstid än fem respektive tio år får ingås. Vidare föreslås bestämmelser om ändring och hävning av ramavtalet.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som yttrar sig i denna fråga ställer sig positiva till förslaget.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte närmare behandlat förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Ett ramavtal, som i detta sammanhang har en annan innebörd än i lagen (1992:1528) om offentlig upphandling, träffas i syfte att ge parterna möjlighet till en långsiktig planering av sin verksamhet. Sådana avtal kan komma att vara grunden för investeringar i olika avseenden. För att de inte skall innebära ett hinder för en önskvärd utveckling mot ökad konkurrens inom sektorn, skall de dock inte kunna upprätthållas i förhållande till annan sökande om avtalet anger exakta tåglägen eller på annat sätt är så precist utformat att det utesluter andra sökande från möjligheten att få del av samma infrastruktur.

I artikel 17 i direktiv 2001/14/EG anges bl.a. att parterna i ett ramavtal skall ange ”de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod”. Vidare sägs att ett ramavtal i princip skall gälla under en period om fem år, men att infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Om ramavtalet skall gälla för längre tid än fem år skall detta vara motiverat med hänsyn till att ena parten ansvarar för särskilda investeringar eller står särskilda risker som främjar en effektiv järnvägstrafik. Att sluta ramavtal för längre tid än tio år skall, enligt artikelns lydelse endast vara möjligt i exceptionella fall. Som exempel på detta nämns det fall att en av parterna genom avtal står för omfattande och långsiktiga investeringar. Utredningen föreslog med utgångspunkt från detta en bestämmelse som innebar att ramavtal skulle få slutas för längre tid än fem år, om det förelåg ”särskilda skäl” och för längre tid än tio år, om det förelåg ”synnerliga skäl”.

Artikel 17 i direktiv 2001/14/EG innehåller vidare en bestämmelse om att ett ramavtals innehåll skall kunna ändras eller begränsas om detta behövs för ett bättre utnyttjande av infrastrukturen och att ramavtal inte får utformas på ett sätt som hindrar andra sökande från att använda infrastrukturen.

Regeringen anser att bestämmelsen i direktivet som innebär att ett ramavtal inte skall kunna göras gällande i förhållande till andra sökande om det utformats på ett sätt som medför att andra sökanden utesluts från att använda infrastrukturen utgör kärnan i regleringen. Det synes inte meningsfullt att i övrigt ställa upp förutsättningar för när två parter får ingå avtal, om det inte knyts konsekvenser, såsom ogiltighet mellan parterna, till att förutsättningarna inte är uppfyllda. I utredningen har dock inte angetts konsekvenserna av att t.ex. ett ramavtal ingås för en längre tid än vad som får ske enligt de föreslagna bestämmelserna.

Syftet med direktivets bestämmelser är att möjliggöra för parterna att planera på längre sikt än en tågplaneperiod, utan att detta innebär en konkretion eller annat som hindrar andra från att utnyttja infrastrukturen. Det är också endast detta förbud för främst infrastrukturförvaltaren att under återopande av avtalet begränsa andra sökandes tillträde till infrastrukturen som bör anges i lagen. De övriga skrivningarna i direktivet får betraktas som rekommendationer om hur avtalen bör utformas.

## 14.4 Tjänster

**Regeringens förslag:** Den som åt någon, som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät, tillhandahåller vissa tjänster som är nödvändiga för trafiken, skall vara skyldig att göra det på icke-diskriminerande villkor.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot utredningens förslag.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens förslag. Förslaget var dock utformat som en rättighet för dem som nyttjar tjänsterna.

**Remissinstanserna:** *Branschföreningen Tågoperatörerna* efterlyser förtydliganden av vem som är skyldig att tillhandahålla tjänsterna.

**Skälen för regeringens förslag:** För att kunna bedriva järnvägstrafik har organisatörer och utförare av järnvägstrafik behov av att på icke-diskriminerande villkor få tillgång till ett antal tjänster som normalt tillhandahålls av infrastrukturförvaltare, men som i vissa fall även kan tillhandahållas av andra aktörer. Tjänsterna behandlas i artikel 5 i och bilaga II till direktiv 2001/14/EG. I bilagan, som artikel 5 hänvisar till, görs skillnad mellan ett minimipaket av tjänster, bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster, tilläggstjänster och extra tjänster. Tjänsterna avser dels tillträde till olika typer av anläggningar, dels tjänster som utförs i direkt anslutning till anläggningarna eller som är nödvändiga för att organisatörer eller utförare av trafik skall kunna nyttja anläggningarna.

Järnvägsinfrastruktur består av spår och andra typer av anläggningar, t.ex. elförsörjningsanläggningar och signalanläggningar, som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande. De tjänster direktivbestämmelserna i fråga avser är av flera olika slag. Vissa tjänster består i tillträde till infrastruktur- och andra anläggningar. Andra består i tillhandahållande av tjänster som lastning, lossning, reparationer, rangering o.s.v. i eller i nära anslutning till infrastruktur- eller andra anläggningar, t.ex. gods-terminaler, stationer, o.s.v.

Minimipaketet innehåller de tjänster som är nödvändiga för att framkomlighet på infrastrukturen skall kunna planeras för och utnyttjas av en organisatör eller utförare av järnvägstrafik. Detta innefattas av de skyldigheter för infrastrukturförvaltaren som behandlas i avsnitt 14.1 och 14.2. Någon ytterligare reglering av detta minimipaket är inte nödvändig.

Med bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster och tilläggstjänster i bilaga II, punkterna 2 och 3, avses både tillträde till vissa infrastruktur- och andra anläggningar samt tillhandahållande av tjänster som utförs i samband med utnyttjande av anläggningarna ifråga. Inte heller här är ytterligare reglering nödvändig vad avser tillträdet till järnvägsinfrastrukturen (se dock avsnitt 15.2.1 angående avgift för tillträde till viss infrastruktur). Tillhandahållande av tillgång till övriga i bilagan angivna anläggningar, som inte ingår i järn-

vägsinfrastrukturen, bör dock regleras särskilt, liksom vissa andra tjänster som tillhandahålls i eller i anslutning till organisationernas eller utförarnas planerade användning av infrastrukturanläggningar och andra anläggningar, t.ex. rangering och uppvärmning av persontåg före avgång. De tjänster som i bilaga II, punkt 3 beskrivs som olika avtal för transport av farligt gods m.m. hanteras i trafikeringsavtal (se avsnitt 14.3.1).

Som *Lagrådet* anger bör bestämmelserna genomföras så att det i lagen föreskrivs att, i de fall aktuella tjänster faktiskt tillhandahålls, det skall ske på ett icke-diskriminerande sätt.

Tjänsterna kan tillhandahållas antingen av en infrastrukturförvaltare eller av någon som inte förvaltar infrastruktur. Vad gäller det förra fallet kan rollen som infrastrukturförvaltare vara så begränsad att denne inte omfattas av bestämmelserna om infrastrukturförvaltares skyldigheter, se avsnitt 14.2. Denne blir därmed i detta avseende i det närmaste jämställd med sådana tillhandahållare av tjänster som inte är infrastrukturförvaltare. Ett järnvägsföretag som driver tjänsteverksamhet i syfte att endast betjäna sin egen järnvägstrafik omfattas inte av bestämmelserna.

För förvaltaren av "den huvudsakliga" infrastrukturen anges i artikel 5.1 i direktivet att denne skall göra alla rimliga ansträngningar för att underlätta tillhandahållandet av de tjänster som avses i bilaga II, punkt 2, till organisationer och utförare av järnvägstrafik, om tjänsterna i fråga tillhandahålls av andra än infrastrukturförvaltare. I enlighet med vad *Lagrådet* anför bör detta komma till uttryck i lagtexten. Syftet bakom bestämmelsen är att uppväga olägenheterna av att tillhandahållare av tjänster som inte är infrastrukturförvaltare inte är skyldiga att upprätta en beskrivning av järnvägsnätet. Det kan därför vara svårt för t.ex. en organisation av internationell järnvägstrafik att känna till var och av viktiga tjänster kan efterfrågas.

Förvaltaren av den huvudsakliga infrastrukturen är i Sverige Banverket. Som angetts i avsnitt 14.2 bör Banverket sammanställa uppgifter från andra infrastrukturförvaltare i en beskrivning av det svenska järnvägsnätet. I denna beskrivning bör även ingå uppgifter om villkoren för de tjänster som avses här samt om vilka som tillhandahåller dem.

Om en infrastrukturförvaltare erbjuder sådana tjänster som i bilaga II betecknas som tilläggstjänster är denne, enligt artikel 5 i direktivet, skyldig att mot begäran tillhandahålla dem till varje organisation och utförare av järnvägstrafik. Enligt regeringens uppfattning bör detta även gälla för andra som erbjuder tilläggstjänster. Detta gäller dock inte för sådana som bedriver verksamheten endast i syfte att betjäna den egna trafikverksamheten.

Varken infrastrukturförvaltare eller andra tillhandahållare är skyldiga att tillhandahålla s.k. extra tjänster enligt punkt 4 i bilaga II. Med extra tjänster avses tillträde till telekommunikationsnät, tillhandahållande av extra information och teknisk kontroll av rullande materiel. Tillträde till telekommunikationsnätet kan dock ingå som en del av utnyttjandet av framkomlighet på infrastrukturen, se avsnitt 14.1 och 14.2.

Tjänsterna omfattas enligt direktivet av ett krav på tillhandahållande på icke-diskriminerande villkor. Tjänsterna kan endast vägras en organisation eller utförare av järnvägstrafik om denne kan få tillgång till de efterfrågade tjänsterna i någon annan anläggning. Alternativet måste dock vara praktiskt användbart sett från den berörde organisationens eller utfö-



rarens perspektiv. Även i detta fall bör sådan tjänsteverksamhet som ett järnvägsföretag bedriver uteslutande i syfte att betjäna företagets egna trafikverksamhet undantas från bestämmelsens tillämpningsområde. Tjänster som utförs i en anläggning omfattas också av kravet på tillhandahållande på icke-diskriminerande villkor. Detta tar sig främst uttryck i krav på prissättningen av tjänsterna, se avsnitt 15.3.

## 15 Avgifter

### 15.1 Allmänt om avgifter

**Regeringens förslag:** Infrastrukturförvaltaren skall ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur i enlighet med principer som anges i EG-direktiven.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* anser att avgifterna för hur järnvägsinfrastrukturen skall utnyttjas i dagsläget inte bör fastslås i detalj med hänsyn till det pågående arbetet med system för infrastrukturavgifter hos Europeiska gemenskapernas kommission. *Statens institut för kommunikationsanalys* (SIKA) anser att lagstiftningen bör utformas så att den säkerställer att avgifterna motsvarar ett allmänintresse och en gemensam vilja att uppnå samhällsekonomisk effektivitet i stället för att skydda eller främja en viss verksamhet. *Tågoperatörerna* påpekar att eventuella ändringar av banavgifterna måste genomföras på ett sådant sätt att konkurrensförhållandena på transportmarknaden inte snedvrids. *Naturvårdsverket* menar att järnvägstrafiken har en viktig roll i utvecklingen mot ett hållbart transportsystem varför det är väsentligt att avgifterna läggs på en sådan nivå att dess konkurrenskraft inte försämras i förhållande till andra trafikslag. Övriga remissinstanser delar i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* upprepar att man anser att avgifterna för hur järnvägsinfrastrukturen utnyttjas, i avvaktan på EG-kommissionens arbete med förslag till system för infrastrukturavgifter, inte skall fastställas i detalj. *SIKA* är i huvudsak positivt till förslaget, men påpekar att det är viktigt att regeringen på annat sätt, t.ex. genom verksamhetsstyrning av *Banverket*, säkerställer att övergripande transportpolitiska syften uppnås.

**Skälen för regeringens förslag:** I dag tar infrastrukturförvaltaren ut avgifter för användningen av järnvägsinfrastrukturen. I förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. har regeringen närmare preciserat avgifterna på statens spåranläggningar. Avgiftssättningen på privat järnvägsinfrastruktur är däremot inte författningsreglerad.

Sverige och Danmark har i avtal fastställt bl.a. att svenska staten genom Banverket och Danmark genom Banestyrelsen, vardera årligen skall erlägga en viss summa till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på Öresundsförbindelsen och att de båda länderna i utbyte mot denna betalning erhåller rätten att var för sig ta ut avgifter från tågoperatörer för nyttjandet av förbindelsen inom respektive lands territorium. Avtalet reglerar också avgifter för godståg som passerar den svenska respektive danska delen av Öresundsförbindelsen samt vilka avgifter som gäller för persontåg. I enlighet med avtalet anges i förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. också avgiften för persontåg och godståg på den svenska delen av Öresundsförbindelsen. För trafik på anslutningarna till Öresundsförbindelsen, på de delar som ägs av Svensk-Danska Broförbindelsen, SVEDAB AB, utgår trafikavgifter i enlighet med de villkor som gäller för trafik på statens spåranläggningar, vilket också framgår av förordningen.

Inlandsbanan AB tar för både persontrafik och godstrafik ut banavgifter motsvarande de som tas ut på statens spåranläggningar.

A-Train AB bestämmer avgifterna för trafik på Arlandabanan. Avgifter för att utnyttja övrig infrastruktur i kommunalt eller privat huvudmannaskap regleras mellan trafikutövare och aktuell infrastrukturförvaltare.

En fungerande internationell järnvägsmarknad kräver en gemensam syn på banavgifterna. Orimligt höga avgifter på vissa infrastrukturförvaltares nät eller bristfälligt harmoniserade avgifter skulle påtagligt försämra den internationella järnvägstrafikens konkurrenskraft. Det finns därför goda skäl för att den europeiska järnvägsregleringen även kommit att omfatta banavgiftsfrågor.

Banavgifterna skall enligt direktiv 2001/14/EG tas ut av och tillfalla infrastrukturförvaltaren. Avgifterna skall vara icke-diskriminerande. Detta ligger i linje med vad som också tidigare gällt i Sverige. I korthet innebär lagförslaget att staten lägger fast ramarna för avgifterna medan infrastrukturförvaltarna fastställer och debiterar avgifter för sina kunder. För arbetsfordon som infrastrukturförvaltaren själv eller någon på hans uppdrag använder skall givetvis ingen avgift tas ut. För järnvägsrelaterade tjänster är grundregeln att avgifterna regleras mellan leverantörer och operatörer.

Förslaget medför inga principiella förändringar avseende avgiftsnivåerna på Öresundsförbindelsen eller Arlandabanan. De är bägge att betrakta som "särskilda infrastrukturprojekt" i enlighet med vad som sägs i avsnitt 15.2.3. Avgiftsnivåerna kan dock påverkas indirekt av justeringar av avgifterna på järnvägsnät som förvaltas av staten.

Från att avgifterna på Inlandsbanan och övrig baninfrastruktur i kommunalt eller privat huvudmannaskap tidigare varit oreglerade måste de regleras i enlighet med direktiv 2001/14/EG. Mot bakgrund av att EG-kommissionen sommaren 2003 aviserade att den inte längre har som ambition att lägga fram ett ramdirektiv om infrastrukturavgifter eller bedriver annat utvecklingsarbete beträffande lagstiftningen inom järnvägsområdet saknas skäl att skjuta en lagstiftning inom området på framtiden.

### 15.2.1 Marginalkostnadsbaserade avgifter

**Regeringens förslag:** Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur, som inte ingår i terminaler eller rangerbangårdar, skall – inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen – fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningen upptas dock en avgift för miljöpåverkan och olycksrisk som en särskild avgift, som anges vara av skattekaraktär och därför skall fastställas av riksdagen i en bilaga till lagen. Den avgiften skall vidare enligt utredningens förslag uppbäras och redovisas av infrastrukturförvaltaren eller en myndighet och betalas in till staten.

**Remissinstanserna:** Bland remissinstanserna finns det ett starkt stöd för marginalkostnadsprissättning som grundläggande avgiftsprincip. Samtidigt påtalas dock behovet av ytterligare kunskaper om järnvägens marginalkostnader. Bl.a. av det skälet föreslår många remissinstanser en successiv anpassning av banavgifterna till att bättre spegla marginalkostnaderna. *Ekonomistyrningsverket* instämmer i att det är lämpligt att riksdagen bestämmer storleken på järnvägstrafikens miljö- och olycksavgifter och att de redovisas på statbudgeten, med tanke på att dessa pålagor statsrättsligt kan betraktas som skatter. *Luftfartsverket* framhåller att miljö- och olycksavgifter bör vara relativt detaljerade och att återkommande justeringar förmodligen kommer att krävas. Av det skälet anser verket det som mindre lämpligt att riksdagen tar ställning till dessa avgifter. *Luftfartsverket* instämmer i och för sig i utredningens resonemang om extra avgifter för överbelastad infrastruktur men betonar samtidigt att även andra metoder än prissättning kan användas för att hantera de externa trängseffekterna. *Banverket* anser att kostnader för trafikledning inte utgör en marginalkostnad. Verket instämmer i den försiktighet vad gäller knapphetsavgifter som förordas av utredningen och anser att avgifter för överbelastad infrastruktur inte bör tillåtas utan ytterligare utredning och politiska överväganden. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* har svårt att förstå idén om att marginalkostnadsbaserade avgifter behöver sättas rätt endast om trafikutövaren kan påverka de externa effekterna och kostnaderna. Institutet delar inte heller uppfattningen att marginalkostnader som beror på låg infrastrukturstandard skall bortses från vid prissättningen. *Naturvårdsverket* anser att det bör finnas möjligheter att ta ut avgifter baserade på andra principer än marginalkostnaden i de fall underlaget för att bestämma en marginalkostnadsbaserad avgift är otillräckligt. *Sveriges Redareförening* till-

styrker förslaget men påpekar nödvändigheten av att samtliga transportslag betalar avgifter som bygger på marginalkostnadsprincipen. Övriga remissinstanser delar i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag. Järnvägsinfrastruktur i terminaler och rangerbangårdar omfattades dock i förslaget av marginalkostnadsprincipen. Förslaget var vidare formulerat så att avgifterna, utöver de marginalkostnader för förvaltaren som trafiken ger upphov till skulle, inom ramen för förvaltarens kostnader, inkludera och differentieras efter den miljö- och olyckskostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon på infrastrukturen.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att ett överlåtande av rätten att fastställa banavgifter till enskilda rättssubjekt förutsätter att detta inte innefattar någon överlåtelse av normgivningsmakt. *Kammarrätten* efterlyser en fördjupad analys av om det är fråga om avgifter med ”tvångskaraktär”, dvs. någon form av normgivning. *Domstolen* anser vidare att konstruktionen av miljö- och olycks-komponenterna inte torde uppfylla det krav på specificerat vederlag som uppställs för att fråga skall vara om en avgift. *Ekonomistyrningsverket* motsätter sig inte att en miljö- och olycksfallskomponent ingår i den banavgift som en statlig infrastrukturförvaltare får bestämma, så länge avgiften håller sig inom dennes självkostnader samt anser att det är viktigt att marginalkostnadsprincipen tillämpas likformigt för alla transportslag. *Skatteverket* har inget att erinra mot förslagen om avgifter, samtidigt som det påpekar att beskrivningen i promemorian inte ger tillräcklig vägledning för att verket skall kunna ha en klar uppfattning i frågan om skatt eller avgift. *Banverket* påtalar att ekonomiska styrmedel i tågplaneprocessen inte kan införas utan att konsekvenserna grundligt utreds. *SIKA* instämmer i att det från transportpolitiska utgångspunkter innebär stora fördelar att behandla banavgifterna som avgifter och inte som skatt. *Konkurrensverket* stöder förslagens inriktning att definiera banavgifter i huvudsak som avgifter snarare än som skatter, eftersom det ger större möjligheter att snabbt kunna parera eventuella konkurrensstörningar. *Tågoperatörerna* ser positivt på att banavgifter fastställs enligt samma principer på det kapillära bannätet som på andra banor. *Svenska lokaltrafikföreningen* motsätter sig förslaget om avgifter för utnyttjande av överbelastad infrastruktur. Föreningen ser en fara för att kollektivtrafiken skulle drabbas vid en eventuell auktion av tåglägen, bl.a. som en följd av att resenärernas betalningsvilja inte fullt ut kommer till uttryck i biljettpriset.

## Skälen för regeringens förslag

### *Grundläggande avgifter*

Den s.k. marginalkostnadsprincipen har varit en framträdande princip i svensk transportpolitik sedan 1970-talet. I samband med 1998 års trafikpolitiska beslut fastslog sålunda riksdagen att utgångspunkten bör vara

att transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter motsvarar de samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till. Genom förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. fastställs även de marginalkostnadsbaserade banavgiftskomponenterna. Genom avtal med Inlandsbanan AB är förordningen också styrande för avgifterna på Inlandsbanan.

Dagens marginalkostnadsrelaterade banavgifter på statens spåranläggningar, enligt förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m., är följande.

Avgiftsslag	Persontrafik	Godstrafik
Spåravgift, kr/bruttotonkilometer	0,0086	0,0028
Olycksavgift, kr/tågkilometer	1,10	0,55
Dieselavgift, kr/l	0,31	0,31
Reducerad dieselavgift, kr/l	0,155	0,155

Spåravgiften tas i dag ut per bruttotonkilometer, vilket innebär att den varierar med avseende på tågets totalvikt och den körda sträckan. Olycksavgiften tas ut per tågkilometer och är högre för persontrafik eftersom sådan trafik i större utsträckning sker i tätorter och därmed bedömts vara förknippad med större olycksrisk. Dieselavgiften tas ut endast för diesellinjetrafik och inte för dieselanvändning i samband med växling och rangering.

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

Tillämpningen av marginalkostnadsprincipen bör vad gäller järnvägsnät som förvaltas av staten nu vidgas till att även gälla det som tidigare definierats som "det kapillära bannätet", dvs. den delen av järnvägsnätet som inte utgörs av stom- eller länsjärnvägar. I enlighet med de intentioner som regeringen redovisade i den transportpolitiska propositionen (prop. 1997/98:56) föreskrivs i förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. att trafikavgifterna på dessa järnvägar skall motsvara 30 procent av drifts- och underhållskostnaderna för detta bannät. Det kapillära bannätet bör nu i avgiftshänseende i princip hantearas enligt samma ordning som andra delar av järnvägsnätet.

För järnvägsinfrastruktur i terminaler och rangerbangårdar bör däremot den möjlighet som finns i direktivet att tillåta samma prissättning som för vissa tjänster (se avsnitt 15.3) utnyttjas. Detta gäller såväl statliga som privata infrastrukturförvaltare. Därigenom behöver priset inte begränsas till marginalkostnaden och det skapas förutsättningar för en lika-behandling av järnvägsinfrastruktur och annan infrastruktur (vägar och

farleder) i terminaler. Det innebär också ett enklare regelverk för verksamheten i terminaler och rangerbangårdar.

Beträffande infrastruktur som inte förvaltas av staten krävs en påtaglig förändring av regelverket. Från en situation där avgiftsuttag tidigare varit oreglerat skall det nu regleras och följa vissa generella principer.

Direktiven är uppbyggda från utgångspunkten att det finns ett flertal infrastrukturförvaltare, både statliga och privata, snarare än att marknaden domineras av en, statlig, infrastrukturförvaltare. De ”avgifter” som regleras i direktiv 2001/14/EG kan ur den synvinkeln snarast betecknas som priser, som gäller mellan enskilda infrastrukturförvaltare och enskilda järnvägsföretag. Regleringen skulle alltså, oaktat att den dominerande infrastrukturförvaltaren (liksom järnvägsföretaget) är statlig, avse förhållandet mellan enskilda. Denna prisreglering skulle i enlighet med 8 kap. 2 § regeringsformen (RF), om den anses direkt normera förhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget, kräva lagform. Det torde dock, liksom vid annan prisreglering, snarare anses som en förpliktelse för endast infrastrukturförvaltaren att, vid ingående av avtal med järnvägsföretaget, inte ta ut högre pris än det tillåtna. Därigenom skulle det i och för sig vara möjligt att enligt 8 kap. 7 § första stycket 3 RF bemyndiga regeringen att meddela föreskrifter. Med detta betraktelsesätt kan självfallet inte ett avstående från statsmakterna att ytterligare reglera avgiftssättningen uppfattas som att någon normgivningsmakt överläts till enskilda rättssubjekt.

Med hänsyn till de faktiska förhållandena på den svenska marknaden och statens dominans vad gäller infrastrukturen kan det dock falla sig naturligt att, åtminstone på Banverkets område, uppfatta avgiften som just en offentlighetsavgift. I varje fall torde det inte möta några hinder att vad gäller infrastruktur som förvaltas av staten konstruera avgiften som en offentlighetsavgift.

Den fråga som under alla förhållanden uppkommer är om den miljöpåverkan m.m. på avgifterna, som enligt direktivet får ske och som enligt det ovan återgivna svenska transportpolitiska beslutet skall ske, gör att avgifterna till någon del är att betrakta som en skatt. Om så är fallet kan endast riksdagen besluta om avgiftsbaser och avgiftsnivåer. Någon delegation till regeringen är inte möjlig och inte heller kan infrastrukturförvaltarna själva besluta om avgiften. Dessutom bör avgiften i sådant fall betalas in till staten och inte behållas av infrastrukturförvaltaren.

Utan tvivel är det av praktiska och många andra skäl att föredra att avgifter kan fastställas av infrastrukturförvaltarna snarare än av riksdagen. Därigenom skapas en flexibilitet som underlättar successiv justering av avgifterna, i syfte att parera oförutsedda förändringar eller stegvis skärpning av styreffekterna. Exempelvis kan nya typer av järnvägsfordon kräva att avgifterna anpassas. Trögheter i systemet kan göra det olämpligt att över en natt införa de höga emissionsavgifter som är långsiktigt motiverade. Om de marginella miljö- och olyckskostnaderna skall behandlas som en separat skatt istället för att hanteras genom differentiering av banavgiften som regeringen föreslår, måste ett system för uppörd av skatten tillskapas. Vidare kommer det att kräva återkommande riksdagsbeslut för att ta ställning till förslag till successiva justeringar. I flera fall kommer besluten att behandla små intäktsbelopp. I

dag ger exempelvis den reducerade dieselavgiften en samlad intäkt på ca en miljon kronor per år.

Flexibilitet och överblick är också av avgörande betydelse för det transportslagsövergripande synsättet. Det skapar förutsättningar för att anpassningar av avgiftssystem för skilda transportslag kan ske i fas. Ett sådant bredare perspektiv är inte bara en utgångspunkt för transportpolitiken, det krävs också enligt aktuellt EG-direktiv. En miljökomponent som höjer de samlade avgiftsintäkterna får endast tas ut om motsvarande uttag görs för konkurrerande trafikslag.

Direktivet fastslår att avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skall betalas till infrastrukturförvaltaren och användas för att finansiera dennes verksamhet. Direktivet fastslår vidare att infrastrukturavgiften "får ändras" för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften förorsakar. Miljökomponenten beskrivs sålunda som en del av en differentierad avgift och inte som en separat avgift eller skatt. Det torde således inte råda något tvivel om att avgiftskomponenter relaterade till miljö- och olyckskostnader, i direktivets mening, skall ses som avgifter som skall tillfalla infrastrukturförvaltaren och inte som skatter som skall tillfalla statskassan.

Argumenten mot att anse att miljö- och olyckskostnaderna är av skattekaraktär har dock av utredningen bedömts inte vara tillräckligt starka. I utredningen föreslås därför att riksdagen i en särskild bilaga till lagen fastställer vissa avgiftskomponenter och att dessa betalas in till staten.

När det gäller gränsdragningen i allmänhet mellan skatt och avgift kan konstateras att RF inte innehåller någon definition av de två begreppen. Av förarbetena till RF framgår bl.a. att gränsen mellan skatt och avgift är flytande. Skatt kan karaktäriseras som ett tvångsbidrag till det allmänna utan någon direkt motprestation, medan med avgift vanligen förstås en penningprestation som betalas för en specificerad motprestation från det allmänna.

Enligt regeringens mening torde en avgift som utgör vederlag för en myndighets eller annans kostnader i samband med en åtgärd som är riktad direkt mot den avgiftsskyldige uppfylla avgiftskriteriet.

Att ta ut en avgift som täcker infrastrukturförvaltarens marginalkostnader kan inte anses vara en skatt. Så länge avgiften håller sig inom infrastrukturförvaltarens självkostnader torde inte heller det förhållandet, att avgiften differentieras i förhållande till samhällets marginalkostnader för den miljö- och olycksfallpåverkan som utnyttjandet innebär, göra att det blir fråga om en skatt.

Föreliggande lagförslag innebär att avgiften differentieras med avseende på slitage, miljö- och olyckskostnader, men helt håller sig inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen. Enligt regeringens mening bör mot bakgrund av detta och med hänsyn till direktivets krav anses att avgiften, vare sig den tas ut av en privat eller statlig infrastrukturförvaltare, inte är en skatt, även om den också differentieras i förhållande till samhällets marginalkostnader för miljö- och olycksfallpåverkan.

Beträffande järnvägsnät som förvaltas av staten innebär föreliggande förslag att Banverket, i likhet med andra infrastrukturförvaltare, fastställer avgifter i enlighet med lagen. Den nuvarande ordningen, där

regeringen i förordning anger avgiftsnivåerna, bör sålunda överges. Regeringen kan dock föreskriva i vilken utsträckning sådana särskilda avgifter som behandlas i avsnitt 15.2.2 och 15.2.3 skall kunna användas på järnvägsnät som förvaltas av staten. För detta behövs, som *Lagrådet* påpekar, inget bemyndigande i lagen.

Regeringen kan vidare fastställa trafikens marginalkostnader på en övergripande nivå, dvs. ange avgiftsintäkternas totala nivå. Det bör ske mot bakgrund av aktuella marginalkostnadsuppskattningar och aktuell trafikprognos. En sådan total avgiftsnivå skall givetvis uppfattas som indikativ. Om trafikvolymerna blir andra än vad som förutsatts leder det naturligen till att intäktsnivån vid korrekt satta avgifter avviker från den indikativa intäktsnivån som fastställts av regeringen. Det ankommer där- emot på Banverket att utforma avgiftssystemet. Detta ger regeringen en direkt möjlighet att säkerställa ett trafikslagsövergripande perspektiv vad gäller principer för värdering av marginella kostnader och värna balans i kostnadsansvarets tillämpning. Regeringen får ett instrument att säker- ställa att samma metodansatser och principer tillämpas för järnvägen som för andra transportslag.

Att avgiften skall betalas till och användas av infrastrukturförvaltaren kan tyckas skapa en tveksam incitamentsstruktur. En uppgradering av banstandarden kan innebära att de marginella slitagekostnaderna sjunker, vilket i princip också skall innebära sänkta avgifter och lägre inkomster. I det här sammanhanget är det därför viktigt att betänka att banavgifterna aldrig kan vara det enda styrinstrumentet. För att effektivt underhåll och effektiva investeringar skall komma till stånd bör den typen av beslut fattas mot bakgrund av samhällsekonomiska bedömningar.

Regeringen förordar således en konstruktion av banavgifterna som ligger närmare direktivet än det förslag som lagts fram av Järnvägs- utredningen. Sammanfattningsvis förespråkar regeringen en differentie- rad banavgift konstruerad som en s.k. flerdelad tariff. Differentiering av avgifter utifrån uppskattade variationer i marginalkostnader bör enligt regeringens mening generellt sett inte drivas längre än vad som är moti- verat med hänsyn till prissättningskostnader och de styreffekter som i praktiken bedöms möjliga att uppnå.

Det bör vara möjligt att inte behöva redovisa banavgifter enligt angivna principer i fall när tillhandahållandet av infrastruktur ingår som endast en ringa del av en mer omfattande prestation som består av att tillhandahålla andra tjänster som är nödvändiga för trafiken (se avsnitt 14.4). Infrastrukturförvaltaren skall då inte behöva redovisa enskilda kostnadselement, förutsatt att avgiftsberäkningen inte är till ekonomisk nackdel för den som utnyttjar infrastrukturen. Infrastruktur- förvaltaren kan med andra ord endast tillämpa detta förenklade förfä- rande i avsikt att skapa en enklare administration, men inte i syfte att ta ut högre avgifter än vad som annars är möjligt.

### *Överbelastad infrastruktur*

En extra avgift föreslås få tas ut för utnyttjande av överbelastad infra- struktur. Sådana avgifter förutsätter normalt att infrastrukturförvaltaren tagit fram en s.k. kapacitetsförstärkningsplan. Har detta inte skett krävs särskilt godkännande från tillsynsmyndigheten för att ta ut sådan avgift.



Ett sådant tillstånd skall lämnas om kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller att de alternativ som står till buds inte är finansiellt rimliga (se avsnitt 14.2).

På det svenska järnvägsnätet tas det i dag inte ut några extra avgifter för utnyttjande av överbelastad järnvägsinfrastruktur. Hittills har kapacitetsbrist i det svenska järnvägssystemet hanterats inom ramen för tågplaneprocessen med fördelning av tåglägen i tiden. Önskemål har jämkats och vissa tågtyper har givits prioritet framför andra. Att använda prismekanismer för att fördela tåglägen i sådana situationer är dock en möjlighet. Användare som är beredda att betala en högre avgift ges då förtur i kapacitetstilldelningen. EG-direktivet medger en möjlighet att använda prisinstrument för att fördela kapacitet på överbelastad järnvägsinfrastruktur. Regeringen gör liksom utredningen bedömningen att sådana avgifter kan bidra till att höja effektiviteten i järnvägssystemet. Med den föreslagna lagen öppnas möjligheten för sådana avgifter. Förslaget tillåter att avgifter för utnyttjande av överbelastad infrastruktur kombineras med administrativa procedurer för kapacitetstilldelning inom ramen för tågplaneprocessen. Regeringen avser inte att begränsa Banverkets möjligheter att använda sådana avgifter. Samtidigt delar regeringen Banverkets uppfattning att införande av sådana avgifter bör föregås av att konsekvenserna utreds grundligt.

Regeringens förslag innehåller också vissa undantag från marginalkostnadsprincipen. Dessa undantag redovisas i avsnitten nedan.

### 15.2.2 Särskilda avgifter som tillåter samhällsekonomisk effektivitet

**Regeringens förslag:** Infrastrukturförvaltaren skall, för att nå kostnadstäckning, kunna ta ut avgifter utöver avgifter som speglar marginalkostnader. Dessa avgifter skall vara förenliga med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak i allt väsentligt med regeringens förslag. I utredningen föreslås dock att regeringens medgivande skall krävas för att särskild avgift skall kunna tas ut.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna anför inga principiella invändningar mot förslaget. *Banverket* anser att den spåravgift som den svenska persontrafiken på järnväg måste betala för finansiering av Öresundsförbindelsen är att betrakta som skatt och föredrar att förbindelsen finansieras på annat sätt än genom beskattning av all persontrafik på järnväg i Sverige. *SLTF* anser att konstruktionerna av banavgifterna för Öresundsförbindelsen är orättvisa då ett statligt åtagande i efterhand övervältrats på kommuner och landsting. *Luftfartsverket* anser att finansieringslösningen för Öresundsförbindelsen är principiellt felaktig, eftersom spåravgiften för nyttjandet av bron läggs ut på all persontrafik på statens spåranslagningar och inte följer den fastslagna marginalkostnadsprincipen. *Bussbranschens Riksförbund* anser att avgiften för Öresundsförbindelsen bör tas ut och handhas av Öresundskonsortiet.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* är kritiskt till förekomsten av särskilda avgifter. Institutet ser en risk för att sådana avgifter kan leda till ineffektivitet i järnvägssystemet.

**Skälen för regeringens förslag:** Hittills har infrastrukturförvaltares möjlighet att ta ut avgifter för kostnadstäckning inte reglerats i lag. En privat infrastrukturförvaltares möjlighet att nå kostnadstäckning har i princip endast begränsats av marknadens betalningsförmåga och konkurrens från andra transportlösningar. Den aktuella EG-regleringens syfte är att hindra att infrastrukturförvaltare utnyttjar eventuella monopolsituationer genom att ta ut övervinster. Samtidigt öppnar regleringen för möjligheter att ta ut avgifter som är högre än marginalkostnaden, i syfte att nå högre kostnadstäckningsgrad än vad ren marginalkostnadsprissättning erbjuder. Sådana särskilda avgifter, eller påslag, får aldrig bli så stora att de samlade intäkterna överskrider infrastrukturförvaltarens kostnader för verksamheten, inklusive en rimlig vinst. De särskilda avgifterna skall vara förknippade med ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Det innebär att avgifterna inte får vara så höga att järnvägsföretag, som är beredda att betala marginalkostnaden, trängs undan. Särskilda avgifter får med andra ord bara tas ut på marknadssegment som kan bära dessa.

Regeringen anser att det även på infrastruktur som förvaltas av staten kan finnas skäl att ta ut sådana särskilda avgifter eller påslag. Det finns anledning att hålla möjligheten öppen bl.a. för de fall att utländska infrastrukturförvaltare inför särskilda avgifter för internationell trafik, som också går på svenska banor. De kan även vara ett instrument för att underlätta marknadens anpassning till det nya avgiftssystemet.

Regeringen anser, till skillnad från utredningen, att det saknas skäl att kräva regeringens godkännande innan avgifter får tas ut. Däremot skall givetvis avgifterna vara icke-diskriminerande och förenliga med ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen även beträffande infrastruktur som inte förvaltas av staten.

Öresundsförbindelsens järnvägsdel finansieras i dag till en del med vad som i den föreslagna järnvägslagens mening kan benämnas särskilda avgifter. Den spåravgift som tas ut för persontrafik på statens spår-anläggningar har höjts i syfte att bidra till att sänka avgifterna för passage med persontåg på den svenska delen av Öresundsförbindelsen. Avgiften för persontrafik på bron är densamma som på statens spår-anläggningar. Trafiken på Öresundsförbindelsen erlägger avgifter till Banverket. Banverket erlägger i sin tur en fast årlig avgift till Öresundsbrokonsortiet.

Den trafikantinformationsavgift på 0,002 kr per bruttotonkilometer, som tas ut av persontrafik har också karaktären av särskild avgift eftersom den saknar koppling till en marginalkostnad. Trafikantinformation skall i enlighet med direktivet betraktas som en tjänst och prissättas efter de regler som gäller för dessa.

Angående möjligheten för parterna att föra förhandlingar om avgiften, se avsnitt 16.

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Skånetrafiken* förutsätter att förändringar i regelverket för avgiftsuttag inte kommer att fördyra eller i övrigt försämra möjligheterna till en bra järnvägstrafik i Skåne och över Öresund. *SLTF* delar *Skånetrafikens* uppfattning i detta avseende. *A-Banan AB* framhåller att det inte framgår vad som anses vara den långsiktiga kostnaden, vilket kan skapa osäkerhet om vilka intäkter som kan förväntas med en sådan prissättning. Övriga remissinstanser delar i princip utredningens förslag eller har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna behandlar inte frågan närmare.

**Skälen för regeringens förslag:** EU:s institutioner och medlemsstater är överens om att behovet av ny europeisk transportinfrastruktur är mycket stort. Samtidigt är finansieringen av denna ett problem. Ambitionen har därför varit att skapa ett regelverk som ger förutsättningar också för privata aktörer att gå in som infrastrukturförvaltare på affärsmässiga grunder. Mot den bakgrunden ges stor frihet i avgiftssättningen för enskilda projekt, som inte skulle ha kommit till stånd om avgifter över marginalkostnaden inte tillåts. Regleringen hindrar samtidigt att monopol skapas. Avgifterna skall sättas på grundval av den långsiktiga kostnaden för aktuella projekt.

Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt tas i dag ut av järnvägsföretag på Arlandabanan. De erlägger avgift per vagnkilometer och per avstigande respektive påstigande passagerare på Arlanda Central. Arlandabanan är ett projekt som avslutats efter den 15 mars 1986, vilket innebär att EG-direktivet medger avgifter av denna typ även för framtiden.

Detta gäller även Öresundsbron. Godstrafik på bron erlägger i dag en avgift på 2 325 kr för varje tågpassage över den svenska delen av bron. Den möjligheten till avgifter för särskilda infrastrukturprojekt som föreslås skapar förutsättningar för att även fortsättningsvis ta ut den särskilda avgiften på godstrafik.

Denna möjlighet till särskilda avgifter för infrastrukturprojekt bör kunna utnyttjas för att öppna för möjligheten att attrahera andra än staten att investera i ny järnvägsinfrastruktur även i Sverige. Som järnvägsutredningen föreslår bör denna möjlighet också kunna gälla mer småskaliga projekt såsom terminalanläggningar. Avgiften skall bestämmas på grundval av den långsiktiga kostnaden, dvs. alla kostnader som är förknippade med verksamheten, såsom drift, underhåll och kapitalkostnader, inklusive avskrivningar. Det innebär att en rimlig vinst för verksamheten också tillåts. Med detta klarläggande anser regeringen att

den osäkerhet som *A-banan Projekt AB* påpekar på den här punkten har klarats ut. Prop. 2003/04:123

Angående möjligheten för parterna att föra förhandlingar om avgiften, se avsnitt 16.

#### 15.2.4 Rabatter

**Regeringens förslag:** Infrastrukturförvaltare skall kunna ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av underutnyttjade sträckor av järnvägsnätet. Rabatten skall vara tidsbegränsad och på lika villkor tillgänglig för alla användare i viss trafik.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Statens institut för kommunikationsanalys* avstyrker förslaget om rabatter på infrastrukturavgifter. Övriga remissinstanser har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *SIKA* förordar en restriktiv syn på användning av rabatterade avgifter.

**Skälen för regeringens förslag:** För att hindra att rabatter tillämpas på ett diskriminerande sätt regleras frågan specifikt i direktiv 2001/14/EG. Stora operatörer skall exempelvis inte kunna erbjudas mer gynnsamma villkor än mindre operatörer. Direktivet öppnar dock för en möjlighet att ge rabatter i syfte att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik och uppmuntra till användning av avsevärt underutnyttjade sträckor av järnvägsnätet.

I dag tillämpas inga rabatter för avgifter på statens spåranläggningar. Så vitt regeringen känner till förekommer det inte heller att andra svenska infrastrukturförvaltare erbjuder rabatter. Möjligheten för infrastrukturförvaltare att i vissa sammanhang kunna ge rabatter på banavgifter bör dock finnas i den nya lagen. Det skall kunna ske i syfte att stimulera utveckling av ny trafik på underutnyttjade sträckor. Rabatter på rent marginalkostnadsbaserade avgifter innebär att operatören inte betalar de kostnader denne ger upphov till. Detta kan inte vara en långsiktigt acceptabelt lösning, men bör kunna tillämpas som en tillfällig åtgärd i syfte att stimulera till ny trafik på underutnyttjade sträckor. Sådana rabatter måste därför vara tidsbegränsade. De skall också vara tillgängliga för alla operatörer inom ett visst marknadssegment.

#### 15.3 Avgifter för tjänster

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

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Luftfartsverket* anser att ett transparent system, där varje transportslag bär sina samhällsekonomiska marginalkostnader, är att föredra framför utredningens förslag.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna behandlar inte frågan närmare, se dock avsnitt 22.

**Skälen för regeringens förslag:** Som framgått av avsnitt 14.4 bör det följa av lagen att den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller vissa för trafiken nödvändiga tjänster, är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. Generellt sett prissätts i dag sådana tjänster av varje enskild förvaltare och varje enskilt företag. Avgifterna för järnvägsrelaterade tjänster regleras därmed i avtal mellan leverantör och operatör. Ett undantag är som nämnts avgiften för trafikantinformation som belastar operatören enligt förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. I samma förordning har också rangerbangårdsavgiften fastställts. Den tas för närvarande ut med 4 kr per vagn.

Av direktiv 2001/14/EG framgår att de tjänster som avses här inte behöver omfattas av marginalkostnadsprincipen. Däremot klargörs att järnvägens konkurrenskraft skall beaktas vid prissättningen. Även beträffande s.k. tilläggstjänster och extra tjänster såsom tillträde till telekommunikationssystem, extra information och förvaltarens tekniska kontroll av rullande materiel ges leverantören stor frihet i prissättningen. Prissättningen får dock inte vara diskriminerande. I de fall det bara finns en leverantör av en tjänst skall leverantören också kunna visa att avgiften är relaterad till självkostnaden och att den tas ut i förhållande till hur mycket tjänsten utnyttjas.

Regeringen anser att trafikantinformation fortsättningsvis skall ses som en tilläggstjänst. Dess utformning och omfattning bör påverkas av operatörers och kunders önskemål. Avgifter bör därför hanteras genom avtal mellan aktuella parter. På detta sätt skapas ekonomiska förutsättningar för att tillhandahålla utvecklade trafikantinformationstjänster. Denna syn överensstämmer också med det förslag som Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys redovisat i rapporten "Nya banavgifter?" (SIKA Rapport 2002:2). Avseende trafikantinformation rörande trafik på statens järnvägssystem har det framkommit en oro för att detta skulle kunna innebära att operatörer lämnar nuvarande system till förmån för egna system och att de fasta kostnaderna för verksamheten då skulle behöva slås ut på färre kunder. Den tekniska utrustning som används i detta system inklusive högtalare, informationstavlor och monitorer finansieras i dag över Banverkets budget och belastar inte kunderna. Mot den bakgrunden anser regeringen att det bör finnas goda förutsättningar för att Banverket skall kunna erbjuda operatörerna en konkurrenskraftig trafikantinformationstjänst för trafik på statens spåranläggningar. Avgiftsunderlaget är för närvarande cirka 40 miljoner kr per år och omfattar endast rörliga kostnader, i huvudsak personal. Att bygga upp ett parallellt informationssystem för någon operatör vid stationerna torde både vara kostsamt och tekniskt komplicerat. Föreslagen ordning får där-

för anses skapa förutsättningar för effektiv trafikantinformation samtidigt som direktivets intentioner respekteras. Prop. 2003/04:123

Som framgår av avsnitt 15.2.1 bör också avgifter för utnyttjandet av järnvägsinfrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar behandlas enligt här redovisade principer.

#### 15.4 Bokningsavgifter

**Regeringens förslag:** Infrastrukturförvaltaren skall kunna ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Banverket* anser att bokningsavgift bör tas ut, men att den skall grundas på andra kriterier än utredningens förslag för att stämma överens med artikel 12 i direktiv 2001/14/EG. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt över förslaget.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket* stöder ur konkurrenshänseende möjligheten att ta ut avgifter för kapacitet som inte används. Verket poängterar betydelse av instrument som motverkar att operatörer bokar mer kapacitet än man behöver för att försäkra sina konkurrenters villkor.

**Skälen för regeringens förslag:** Det är angeläget att avgiftssystemet blir hanterligt, liksom att det inte tillåts missbrukas av vare sig infrastrukturförvaltare eller operatörer. Mot den bakgrunden föreslås att infrastrukturförvaltarna skall ges möjlighet att ta ut avgifter för beställd, men inte utnyttjad kapacitet.

Genom att tillåta att infrastrukturförvaltaren får ta ut hela eller delar av avgiften för kapacitet som har begärts men inte utnyttjats motverkas att operatörer bokar upp mer kapacitet än de behöver. En operatör skulle annars kunna systematiskt överboka för att skapa flexibilitet i den egna verksamheten, samtidigt som andras tillgång till tåglägen då skulle minska och effektiviteten i järnvägssystemet sjunka. Möjligheten att ta ut avgift för bokad men inte utnyttjad kapacitet motverkar också rent missbruk i form av att en operatör bokar upp mer kapacitet än den behöver för att hindra en konkurrent från att komma fram på nätet.

## 16 Tillsyn

### 16.1 Allmänt om tillsyn

**Regeringens förslag:** En tillsynsmyndighet skall ha tillsyn över efterlevnaden av lagen och av de villkor och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillsynsmyndigheten skall inom ramen för tillsynen kunna kräva in upplysningar och handlingar, beredas tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, få tillgång till materiel och personal samt meddela förelägganden och förbud. Förelägganden och förbud skall kunna förenas med vite. Polis-, tull- och kronofogdemyndigheter skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten skall utan uppmaning beredas full insyn i förhandlingar om avgifter.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt över förslagen.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I förslaget angavs dock inte att polis- och tullmyndighet skulle lämna den hjälp som behövs.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* anser att det är av stor vikt, framför allt när det rör farligt gods, att få snabbt biträde från polisen respektive tullen i samband med tillsyn.

**Skälen för regeringens förslag:** Nuvarande tillsynsmyndighet för järnvägssektorn är Järnvägsinspektionen. Regler för myndighetens tillsyn återfinns i 20–23 §§ järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Enligt 20 § den lagen skall Järnvägsinspektionen utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen. För att kunna utföra sitt tillsynsuppdrag har inspektionen enligt 21 § järnvägssäkerhetslagen rätt att från verksamhetsutövaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs. Dessutom har Järnvägsinspektionen i samma syfte rätt att få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, lokaler och områden som berörs av verksamhet som omfattas av lagen. Verksamhetsutövaren är vidare skyldig att vid provkörningar och andra materielprov tillhandahålla Järnvägsinspektionen erforderlig personal, materiel och liknande. Järnvägsinspektionen har vidare rätt att av polis- och tullmyndighet få sådan hjälp som behövs för tillsynen. Järnvägsinspektionen får enligt 22 § järnvägssäkerhetslagen meddela de förelägganden och förbud som behövs för att lagen eller föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas. Ett sådant föreläggande eller förbud får enligt 23 § samma lag förenas med vite.

Den föreslagna järnvägslagen bör innehålla i princip samma typer av prövningsmoment som förekommer enligt nuvarande regelverk. En sär-

skild tillsynsmyndighet bör ha i uppgift att utöva tillsyn enligt den föreslagna järnvägslagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Med förebild i 20–23 §§ järnvägssäkerhetslagen bör det i den föreslagna järnvägslagen därför finnas allmänna bestämmelser om tillsyn som skall ge myndigheten möjlighet att säkerställa efterlevnaden av lagen och de villkor och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

I lagen bör inte närmare anges hur tillsynen skall bedrivas. Det ankommer i stället på tillsynsmyndigheten att utforma en lämplig tillsynsverksamhet med utgångspunkt i de verktyg och befogenheter som lagen föreskriver. Detta kan – i likhet med i dag – ske genom verksamhetskontroller av olika slag hos verksamhetsutövarna, den som tillverkar materielen eller den som har underhållsverkstäder.

En grundläggande förutsättning för en fungerande tillsyn är att initiativ och beslut är väl underbyggda. Det är därför av vikt att tillsynsmyndigheten kan begära in de upplysningar och handlingar som är av intresse för tillsynen. Det bör också finnas en möjlighet för myndigheten att kräva in sådana upplysningar som krävs för att kunna utföra statistiska undersökningar. Tillsynsmyndigheten skall även ha rätt att få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som berörs av verksamhet som omfattas av lagen. Däremot bör tillsynsbefogenheten inte omfatta bostäder. Tillsynsmyndigheten kan vidare ha behov av få tillgång till personal och materiel för att utöva tillsyn vid provkörningar och andra materielprov. Vid behov skall tillsynsmyndigheten kunna ansöka om verkställighet av tillsynsbeslut hos kronofogdemyndigheten. Den möjlighet som nu finns för Järnvägsinspektionen att begära från polis- och tullmyndighet bör finnas även för den nya tillsynsmyndigheten.

Om tillsynsmyndigheten inom ramen för sin tillsyn finner skäl att misstänka att en verksamhet som omfattas av lagen inte bedrivs i enlighet med lagen eller föreskrifter eller villkor som meddelats med stöd av lagen bör myndigheten påtala detta förhållande för den ansvariga parten och ge denne tillfälle att vidta åtgärder för rättelse av förhållandet. Om tillsynsmyndigheten inte lyckas åstadkomma någon förändring genom informella kontakter skall myndigheten kunna utfärda ett föreläggande eller förbud. Dessa skall kunna förenas med vite. Av föreläggandet skall tydligt framgå på vilket sätt och inom vilken tid parten skall agera för att följa föreläggandet och undvika eventuell vitessanktion. För utdömande av vite gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206). Om rättelse inte sker med anledning av föreläggandet skall tillsynsmyndigheten som en slutlig åtgärd kunna återkalla det tillstånd som verksamheten avser, se avsnitt 16.2.

I artikel 30.3 i direktiv 2001/14/EG stadgas att förhandlingar om nivån på avgifter bara får ske under överinseende av regleringsorganet. Förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. ger i dag inga möjligheter för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att förhandla om avgifter på statens spåranläggningar. Däremot föreligger det för närvarande inget hinder för detta på övrig järnvägsinfrastruktur. Så vitt regeringen känner till förekommer det dock inte i Sverige. Som angetts i avsnitt 15.2 föreslås beträffande de grundläggande banavgifterna att det i lagen anges hur avgifterna skall beräknas. Det bör enligt regeringens mening dock vara möjligt för en infrastruktur-



förvaltare och en operatör att förhandla nivån på s.k. särskilda avgifter (se avsnitt 15.2.2 och 3).

Enligt den nämnda artikel 30.3 i direktiv 2001/14/EG åligger det regleringsorganet att säkerställa infrastrukturförvaltares avgifter är förenliga med direktivet och inte diskriminerande. Denna uppgift ligger inom tillsynsmyndighetens uppgift att vaka över lagens efterlevnad. Vidare föranleder kravet enligt samma artikel, om att förhandlingar bara får ske under överinseende av regleringsorganet, att det föreskrivs i lagen att parterna är skyldiga att utan anmaning bereda tillsynsmyndigheten insyn i eventuella förhandlingar.

Om tillsynsmyndigheten finner det sannolikt att förhandlingarna förs på grunder som strider mot någon av bestämmelserna rörande särskilda avgifter eller avgifter för särskilda infrastrukturprojekt kan myndigheten förbjuda parterna att tillämpa de framförhandlade villkoren. Ett sådant ingripande kan ske på tillsynsmyndighetens initiativ. Det behöver således inte föregås av en begäran om prövning från en part.

I detta sammanhang bör också infrastrukturförvaltarens tystnadsplikt för affärshemligheter nämnas (se avsnitt 14.2).

## 16.2 Återkallelse av tillstånd

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten skall i särskilt angivna fall kunna återkalla tillstånd.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att artikel 11 i direktiv 2001/13/EG inte synes ha genomförts på ett riktigt sätt. I övrigt har ingen remissinstans något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* har lagtekniska synpunkter på förslaget. I övrigt behandlas frågan inte av remissinstanserna.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 11 i direktiv 95/18/EG följer att ett tillstånd i form av licens får återkallas under vissa förhållanden. I enlighet därmed kan ett tillstånd som meddelats med stöd av järnvägssäkerhetslagen återkallas om verksamheten inte längre drivs med betryggande säkerhet. Detta anses vara fallet om det uppkommer brister vad avser rörelsens organisation, personal, materiel eller säkerhetsordning eller om tillståndshavaren inte längre är lämplig som verksamhetsutövare (se prop. 1990/91:1, s. 40). Grund för återkallelse kan även föreligga om tillståndsinnehavaren motsätter sig att medverka till de tillsynsåtgärder som Järnvägsinspektionen får vidta. Tillståndet kan även återkallas om tillståndsinnehavaren blir föremål för konkurs- eller ackordsförfarande under vissa förutsättningar (se prop. 1995/96:192, s. 15).

De olika tillstånd som meddelas med stöd av den nya järnvägslagen bör kunna återkallas på samma grunder som för närvarande anges i järnvägssäkerhetslagen. Dessutom bör den möjlighet som följer av artikel 11.4 i direktiv 95/18/EG utnyttjas och ett tillstånd kunna återkallas om det under minst sex månader inte använts.

Om de uppmärksammade bristerna inte är av allvarlig art bör tillsynsmyndigheten – i egenskap av både tillståndsmyndighet och tillsynsmyndighet – i stället för återkallelse kunna ingripa med förelägganden och förbud (se avsnitt 16.1). Dessa medel bör dock inte tillgripas om det rör sig om upprepade missförhållanden eller om det av annat skäl finns anledning att befara att förelägganden eller förbud skulle vara verkninglösa. I sådana fall bör tillståndet kunna återkallas direkt.

Om en licens för ett järnvägsföretag återkallas bör även säkerhetsintyget återkallas. Utan licens har ett järnvägsföretag nämligen inte rätt att bedriva trafik och säkerhetsintyget blir utan värde. Ett säkerhetsintyg bör däremot kunna återkallas utan att det innebär att det brister i förutsättningarna för licens. Det är endast en licens som är utfärdad i Sverige som kan återkallas med stöd av den föreslagna lagen. Tillsynsmyndigheten skall, enligt direktivet, få information av Europeiska kommissionen om återkallelse har skett av en licens utfärdad i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

### 16.3 Marknadskontroll

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten skall i angivna fall kunna förbjuda användning av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet, även om de är försedda med EG-försäkran, och besluta om kompletterande kontroller av delsystem, trots att de är försedda med EG-kontrollförklaring.

Tillsynsmyndigheten skall föra register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte något att erinra.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* anser att bestämmelserna måste tillämpas även vid återkommande tillsyner.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Kontroll av driftskompatibilitet*

Tillsynsmyndigheten skall löpande kontrollera att järnvägsmateriel uppfyller lagens krav. I normalfallet torde det i detta sammanhang innebära en kontroll av att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra ägare av delsystem har giltig EG-kontrollförklaring och EG-försäkran för den järnvägsmateriel som används i verksamheten (se avsnitt 10).

Enligt artiklarna 12 och 13 i direktiv 2001/16/EG och 96/48/EG får vissa åtgärder vidtas mot den som tillverkar komponenter eller släpper ut komponenter på marknaden – och som försetts med en EG-försäkran – om det föreligger risk för att dessa inte uppfyller direktivets väsentliga krav. Tillsynsmyndigheten bör därför i den föreslagna lagen ges möjlig-

heter att, utöver de allmänna tillsynsbefogenheter myndigheten har, vidta särskilda åtgärder för att begränsa komponenters användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka dem från marknaden. Tillsynsmyndigheten bör dessutom ges befogenheter att besluta om särskilda kontroller för delsystem som myndigheten bedömer inte uppfyller de krav som föreskrivits för dem (se avsnitt 10 och de väsentliga krav som anges i bilagorna III till direktiven). Myndigheten får dock inte rutinmässigt genomföra egna kontroller av det eller de delsystem som beslutet skall avse. En sådan ordning är nämligen uttryckligen förbjuden enligt artiklarna 9 i direktiven. Det bör anges i förordning att tillsynsmyndigheten i samband med begäran om kompletterande prövning skall informera kommissionen och redovisa skälen för sitt beslut.

#### *Register över infrastruktur, m.m.*

Enligt artikel 24 i direktiv 2001/16/EG skall medlemsstaterna se till att register över infrastrukturer och rullande materiel offentliggörs och uppdateras varje år. Dessa register skall, för varje delsystem eller del av delsystem som berörs, innehålla uppgifter om de viktigaste egenskaperna (till exempel grundparametrarna) och deras överensstämmelse med de egenskaper som föreskrivs i gällande teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD). I varje TSD skall därför noggrant anges vilka uppgifter som skall föras in i registren över infrastrukturerna och den rullande materielen. En kopia av registren skall överlämnas till de berörda medlemsstaterna och till det gemensamma representativa organ som skall inrättas enligt direktivet samt göras tillgängligt för allmänheten.

Det bör i lagen införas en bestämmelse om skyldighet för tillsynsmyndigheten att föra sådana register. Innehållet i sådana register torde till övervägande del komma att innehålla olika tekniska uppgifter om järnvägsmateriel. Ytterligare reglering av registrets innehåll och utformning bör, enligt regeringens bedömning, därmed kunna anges i förordning och myndighetsföreskrifter.

## 16.4 Tvistlösning och konkurrensövervakning

**Regeringens förslag:** Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare och den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik skall kunna till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut är förenligt med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Vidare skall parter som inte kan komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal kunna få tillsynsmyndighetens beslut på de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla för trafiken.

**Regeringens bedömning:** Tillsynsmyndighetens tillsyn över lagens efterlevnad innebär att myndigheten har en konkurrensövervakande roll. Myndigheten bör därutöver ges i uppdrag att övervaka konkurrensen på samtliga marknader för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägstransporter.

**Utredningens förslag:** Utredningen föreslog att den som kände sig orättvist behandlad, diskriminerad eller missgynnad av ett beslut av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag i en fråga som gällde villkor vid tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster skulle kunna överklaga beslutet till tillsynsmyndigheten. I övrigt överensstämmer förslaget i allt väsentligt med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* anser det oklart vilka regler som skall gälla vid överklagande av beslut som fattats av ett enskilt organ. *Järnvägsinspektionen* anser att tillsynsmyndighetens huvuduppgift skall vara att främja trafiksäkerheten. Om myndigheten även skall omfatta regulatorfunktionen enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG, är det inspektionens uppfattning att myndigheten ändå skall ha den nämnda huvuduppgiften. *Konkurrensverket* anser att genom samarbete med tillsynsmyndigheten kring centrala konkurrensfrågor kan de båda myndigheterna verka för en effektivisering av marknaden för järnvägstjänster. *Statskontoret* anför att det behövs en närmare gränsdragning mellan vilka klagomåls- och initiativärenden tillsynsmyndigheten skall befatta sig med och vilka Konkurrensverket skall ha hand om. *Luftfartsverket* anför att erfarenheterna från bl.a. energi- och telemarknaderna visar att införande av konkurrens på marknader som tidigare behärskades av företag i monopol- eller monopolliknande ställning är förenad med ganska stora initiala svårigheter och att det har varit svårt att få denna typ av marknad att fungera effektivt utan att komplettera konkurrenslagen (1993:20) med branschspecifika bestämmelser. Luftfartsverket delar utredningens principiella överväganden om att tillsynsmyndigheten bör få vissa konkurrensfrämjande uppgifter.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* instämmer i att det inte är lämpligt att göra beslut fattade av enskilda rättssubjekt direkt överklagbara och anser att det inte synes föreligga något hinder mot ett system där beslut fattade av infrastrukturförvaltarna kan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för prövning. *Kammarrätten* menar dock att det bör övervägas om det behövs ytterligare regler om hur hänskjutandeförfarandet skall gå till och ifrågasätter om begreppet ”tvist” korrekt avspeglar det förhållande som råder t.ex. då ett järnvägsföretag anser att en av infrastrukturförvaltaren upprättad järnvägsnätbeskrivning inte överensstämmer med lagen. *Banverket* anser inte att tillsynsmyndigheten skall fylla funktionen som regleringsorgan enligt artikel 30 i direktiv 2001/14/EG. I stället bör uppgiften att pröva överklaganden enligt verket utföras av en särskild prövningsnämnd. *Banverket* avstyrker vidare den föreslagna tvistlösningen och anser att bestämmelsen, i varje fall när det gäller beslut av *Banverket* och andra offentliga infrastrukturförvaltare, bör utformas som ett formellt överklagande av ett förvaltningsbeslut med tillämpning av förvaltningslagens regler. *Konkurrensverket* ser positivt på utformningen av förslaget till tvistlösning, eftersom möjligheten för aktörer att kunna överklaga infrastrukturförvaltares beslut är av stor vikt för att värna en effektiv konkurrens mellan järnvägsföretag till nytta för konsumenterna. Vidare anser verket att kraven på konkurrensneutralitet och icke-diskriminering, i synnerhet vid tilldelning av tågläge, är avgö-

rande för att tillskapa en fungerande marknad, då centrala delar av konkurrenslagen endast får effekt efter det att ett förfarande har skett. I praktiken kan det enligt verket bli fråga om betydande tidsutdräkt mellan det att negativa effekter av ett beteende drabbar konsumenterna och det att frågan avgörs genom tillämpning av konkurrensreglerna. Konkurrensverket anför vidare att den nya myndigheten bör föreskrivas skyldighet att samråda med verket vid ärenden som har klara återverkningar på konkurrensen på marknaden.

**Skälen för regeringens förslag:** På en marknad som konkurrensutsätts uppstår behov av särskild kontroll. I dag kan Tågtrafikledningen sägas ha en viss roll i detta avseende genom regleringen i förordningen (1996:734) om statens spåraneläggningar och i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet samt genom regeringsbeslutet avseende gemensamma funktioner. Ett järnvägsföretag kan vända sig till Tågtrafikledningen och begära prövning om företaget inte är nöjt med de avtalsvillkor som infrastrukturförvaltaren ställer upp för tillträde till banan. Såvitt avser andra spåraneläggningar än statens gäller detta dock endast viss internationell trafik. Beslut fattade av Tågtrafikledningen avseende avtalsvillkor och kapacitetstilldelning kan överklagas till förvaltningsdomstol. Ett järnvägsföretag som anser sig ofördelaktigt behandlat i förhållande till andra järnvägsföretag har i övrigt att sätta sin tillit till den allmänna konkurrensregleringen. Dessa regler får effekt först efter det att något har inträffat. Det finns i dag ingen som kan sägas ha till uppgift att fånga upp signaler om otillbörligt marknadsbeteende och att agera i förhållande till dessa innan de materialiserat sig.

En grundläggande tanke i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG och direktiv 91/440/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG, är att aktörerna på järnvägsmarknaden skall behandlas på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt och att detta i sig skall bidra till att öka effektiviteten i järnvägssystemet. Detta innebär att samtliga sökanden med rätt att utföra och organisera trafik på det svenska järnvägsnätet oavsett ursprung skall behandlas på samma sätt vad gäller bl.a. kapacitetstilldelning, avgifter och efterlevnaden av säkerhetsbestämmelser. För att en sökande skall kunna utnyttja tilldelad kapacitet fordras också att denne får tillgång till tjänster som användning av växlar, trafikledning, signalsystem, stationer för passagerare m.m. Samma krav uppställs därför för tillhandahållande av sådana tjänster.

Kraven på konkurrensneutralitet och icke-diskriminering bör ställas i den föreslagna lagen på relevanta ställen. En konkurrensrättslig särreglering, utöver konkurrenslagen (1993:20), kan därigenom sägas tillskapas. Vidare skall enligt förslaget en i förhållande till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag oberoende tillsynsmyndighet övervaka att lagen efterlevs. Därigenom övervakas också konkurrensen på marknaden för järnvägstransporter och järnvägstjänster. Dessutom skall enligt artikel 10.7 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG ett organ inrättas som övervakar konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägstransport. Denna senare uppgift bör anges i instruktionen för tillsynsmyndigheten. Detta innebär dock inte nödvändigtvis att tillsynsmyndighetens och Konkurrensverkets ansvarsområden kommer att sammanfalla.

Den föreslagna lagen skall enligt regeringen ses som ett sam-existerande komplement till konkurrenslagstiftningen. Ett ingripande enligt den nya lagen utesluter inte ingripande enligt de generella konkurrensreglerna. Missbruk av dominerande ställning eller konkurrensbegränsande samarbete utgör inte någon förutsättning för ett ingripande enligt den föreslagna lagen. I de fall där sådant missbruk eller samarbete inte förekommer innebär den dubbla regleringen följaktligen inte något problem. I de fall där regelverken kolliderar bör däremot de tillämpande myndigheterna föra en dialog till undvikande av att reaktionen sammantaget inte står i proportion till ändamålet och syftet med vidtagna åtgärder. Vidare bör det i den föreslagna järnvägslagen uttryckligen anges att vite inte får dömas ut om konkurrensskadeavgift eller vite dömts ut enligt konkurrenslagen för samma förfarande.

Det bör alltså från tillsynsmyndighetens sida undersökas om det ifrågavarande problemet varit föremål för prövning enligt konkurrenslagen. Om så är fallet och missbruk av dominerande ställning enligt konkurrenslagen har konstaterats i den aktuella situationen, kan åtgärd enligt järnvägslagen vara obehövlig. I de fall där frågan inte prövats enligt konkurrenslagen, där sådan prövning lett till bedömningen att missbruk av dominerande ställning inte förelegat eller där åtgärderna som vidtagits mot den som missbrukat sin dominerande ställning inte bedöms som tillräckliga för att uppnå en marknad med effektiv konkurrens, kan det bli aktuellt med ingripande enligt det nya järnvägslagen. Tanken är att de båda myndigheterna genom att samarbeta kring centrala konkurrensfrågor gemensamt skall verka för en effektivisering av konkurrensen på marknaderna för järnvägstransporter och järnvägstjänster. Kravet på samråd med Konkurrensverket bör anges i instruktionen för tillsynsmyndigheten.

Vad gäller tillsynsmyndighetens uppgift att övervaka konkurrensen på järnvägsmarknaderna utöver vad som följer av lagen bör det ankomma på myndigheten att analysera och följa upp de problem som finns för en effektiv och sund konkurrens på marknaderna och beakta detta vid utfärdande av föreskrifter och tillståndsvillkor, göra Konkurrensverket uppmärksamt på förhållandena och föreslå nödvändiga förändringar av lagstiftningen.

Enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG skall en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på annat sätt kränkt kunna överklaga till det nationella regleringsorganet, särskilt när det gäller en infrastrukturförvaltares, eller i förekommande fall ett järnvägsföretags, beskrivning av järnvägsnät, tilldelningsförfarande, avgiftssystem eller krav på efterlevnad av säkerhetsbestämmelser. Regleringsorganet skall fatta för parterna bindande beslut i saken och medlemsländerna skall säkerställa att beslutet kan överklagas till domstol.

Det är inte helt självklart hur ett sådant förfarande skall införlivas på ett lämpligt sätt i den modell för järnvägens organisation som nu skall införas och i den svenska tvistlösnings- och domstolsorganisationen. Även om Banverket för lång tid framöver kommer att utgöra den helt dominerande infrastrukturförvaltaren, så utgår nuvarande lagförslag från tanken att infrastrukturförvaltare också är privata rättssubjekt. Beslut av sådana organ i här aktuella frågor lämpar sig dock inte att göra överklag-

bara. I stället bör det undersökas om frågorna på annat sätt kan underkastas en förvaltningsmyndighets prövning.

De tvister som uppstår kan komma att ha både privaträttsliga och offentligrättsliga inslag. Det skulle därför kunna ifrågasättas om det är lämpligt att en sådan tvist prövas av en förvaltningsmyndighet med tillämpning av förvaltningslagen och den där fastslagna officialprincipen eller om den borde prövas som ett dispositivt tvistemål av allmän domstol.

Parterna kommer att ha möjlighet att träffa avtal om flera av de förhållanden som järnvägslagen reglerar. Det kan dock konstateras att ett sådant avtal kan sättas ur spel genom ett myndighetsbeslut. Det privaträttsliga inslaget får alltså ge vika för det offentligrättsliga intresset vid konflikt dem emellan. Det finns därmed inte något principiellt hinder mot att tvisten prövas av en förvaltningsmyndighet, även om tvisten har privaträttsliga inslag.

Inte endast parternas intressen skall tillgodoses, utan också de allmänna intressen som ligger bakom den nya järnvägslagens bestämmelser. Det starka offentligrättsliga inslaget gör det motiverat att officialprincipen kommer till användning vid prövningen. Förfarandet kan i praktiken sägas utgöra det förvaltningsrättsliga förfarande som inträder när en enskild part anmäler hos tillsynsmyndigheten att någon annan inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen. Med hänsyn till utformningen av artikel 30 i direktivet bör det dock i lagtexten anges att myndigheten kan pröva tvister.

Det saknas vidare skäl att frångå ordningen med att förvaltningsmyndighetsbeslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Regeringen föreslår mot bakgrund härav en regel som innebär att järnvägsföretag, auktoriserade sökande och infrastrukturförvaltare till tillsynsmyndigheten får hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt den föreslagna järnvägslagen överensstämmer med lagen och med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten bör fatta beslut i saken senast inom två månader efter det att all relevant information i tvisten kommit in till myndigheten. Med beaktande av att tillsynsmyndigheten besitter expertkunskaper på området har denna tvistlösningsmodell goda förutsättningar att bidra till korta handläggningstider och avgöranden med hög kvalitet redan i första instans. Myndighetens möjlighet att kräva in för tillsynen nödvändiga handlingar etc. gäller givetvis även beträffande frågor som särskilt hänskjutits till myndigheten.

Enligt den föreslagna lagen skall samverka mellan sökanden och infrastrukturförvaltaren bekräftas i ett trafikeringsavtal (se avsnitt 14). Avtalsvillkoren i dessa skall vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Om sökanden och infrastrukturförvaltaren inte kan komma överens om innehållet i ett trafikeringsavtal, bör myndigheten, på samma sätt som i dag Tågtrafikledningen, ha rätt att fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla.

## 17 Ordning och straffansvar

### 17.1 Ordningen vid järnväg

**Regeringens förslag:** Ordningsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall föras över till järnvägslagen.

**Utredningens förslag:** I utredningen föreslås att bestämmelserna står kvar i järnvägssäkerhetslagen.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* anser att bestämmelsen i järnvägssäkerhetslagen om förbud mot att obehörigen beträda spårområdet bör ses över så att det klart och tydligt framgår vad som gäller och sanktionsmöjligheterna förbättras. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt i frågan.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har inte yttrat sig särskilt över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** För att uppnå målet att samla bestämmelser om järnväg i en lag fordras att bestämmelser som motsvarar järnvägssäkerhetslagens ordningsföreskrifter införs i den nya järnvägslagen. Detsamma gäller bestämmelsen om skyldighet att rapportera vid olyckor m.m. såvitt avser järnväg.

I 25–27 §§ järnvägssäkerhetslagen finns bestämmelser om ordning och säkerhet vid järnvägstrafik. Motsvarande bestämmelser rörande tunnelbane- och spårvägstrafik finns i 4 kap. ordningslagen (1993:1617). Det materiella innehållet i bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen bör införas i den föreslagna järnvägslagen.

En del av bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen, såsom bestämmelser om förbud mot alkoholförtäring eller mot tillträde till spårområden, torde vara av den arten att de genom ett bemyndigande i lag skulle kunna tas upp i en till den nya järnvägslagen hörande förordning. Vidare påpekar *Järnvägsinspektionen* behovet av att se över ordningsbestämmelserna. Regeringen föreslår dock att man i detta skede överför innehållet i de bestämmelser som rör järnvägar till den föreslagna lagen med endast viss språklig modernisering och de förändringar av reglerna som behövs på grund av den nya rättsliga miljö som dessa placeras in i. De påpekanden som *Järnvägsinspektionen* har gjort i nu aktuellt avseende och i vissa andra frågor är föremål för *Järnvägsutredningens* fortsatta överväganden av den föreslagna järnvägslagen.



## 17.2 Straffbestämmelser

**Regeringens förslag:** Det skall vara straffbart att bedriva verksamhet enligt järnvägslagen utan nödvändigt tillstånd samt att underlåta att uppfylla säkerhetskrav i fråga om personal, materiel och säkerhetsordning, m.m. Bestämmelserna om trafikonykterhetsbrott och andra förseelser som rör järnvägstrafik i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall tas in även i järnvägslagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* påpekar att det av utredningens förslag inte framgår vad som skall gälla i straffhänseende till dess resultatet av den slutliga översynen av järnvägslagstiftningen har införts i lag. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt i denna del.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Järnvägen är ett utpräglat masstransportmedel. I ett enda järnvägståg kan transporteras ett stort antal passagerare och stora mängder gods, ofta i betydande hastigheter. Möjligheten för järnvägen att hävda sig gentemot andra transportmedel är också, särskilt beträffande persontransporter, till betydande del beroende av att järnvägen uppfattas som ett säkert transportmedel. Den lagreglering som finns i dag utgår från säkerheten vid järnvägen och att detta förhållande är av sådan väsentlig betydelse att det skall vara straffsanktionerat att inte följa de säkerhetsbestämmelser som anges i järnvägssäkerhetslagen. I den nya järnvägslagen regleras järnvägen även utifrån andra utgångspunkter än enbart säkerhet. Säkerheten utgör dock fortfarande en väsentlig del av syftet med den nya lagstiftningen och de överträdelser som är straffsanktionerade enligt nu gällande rätt bör vara det även i fortsättningen. Det materiella innehållet i 29–33 a §§ järnvägssäkerhetslagen bör i princip därför tas in även i den nya järnvägslagen. Eftersom bestämmelserna placeras in i en ny lag med en annan rättslig systematik än järnvägssäkerhetslagen måste emellertid särskilda överväganden av det straffrättsliga ansvaret göras i vissa avseenden. Avsikten är inte att göra några sakliga ändringar i det straffansvar som gäller i dag. Eventuella förändringar av det straffrättsliga ansvaret inom järnvägen är något som Järnvägsutredningen har att överväga vid sin fortsatta översyn av järnvägsförfattningarna.

Enligt 29 § järnvägssäkerhetslagen skall den som utan erforderliga tillstånd driver tillståndspliktig verksamhet enligt den lagen, anlitar någon i sin verksamhet att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt vissa bestämmelser i lagen eller inte uppfyller det lagstadgade kravet på säkerhetsordning, bryter mot villkor som meddelats i samband med beviljande av tillstånd eller under tillståndets giltighetstid, eller använder materiel som inte har godkänts enligt lagen, dömas till böter eller fängelse högst

ett år. Motsvarande straffansvar bör införas i den nya lagen. De överväganden som görs i förarbetena till järnvägssäkerhetslagen beträffande straffskalan, de subjektiva rekvisiten och möjligheterna att vid ringa överträdelse underlåta straffansvar för de olika överträdelserna (prop. 1990/91:1, s. 44) är alltså giltiga. Straffbestämmelserna bör, såsom anges i ovan nämnda proposition, vidare vara subsidiära i förhållande till bestämmelserna i brottsbalken och lagen (1951:649) om vissa trafikbrott.

Regeringen föreslår slutligen att de nu gällande bestämmelserna om trafikonykterhet i fråga om järnväg bör införas även i den föreslagna järnvägslagen med motsvarande materiellt innehåll som i 30 § järnvägssäkerhetslagen.

## 18 Överklagande

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt järnvägslagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

**Utredningens förslag:** I utredningen föreslås att beslut som Järnvägsstyrelsen fattat i särskilt fall skall överklagas till allmän förvaltningsdomstol och att andra beslut av styrelsen skall överklagas till regeringen. Dessutom föreslås att den som känner sig orättvist behandlad, diskriminerad eller missgynnad skall kunna klaga på infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags beslut om tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet hos tillsynsmyndigheten.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* påpekar att det varken av lagtext eller av författningskommentar kan utläsas vilka beslut som skall överklagas till Järnvägsstyrelsen och vilka som skall överklagas till regeringen. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt över förslaget.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt över förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten kommer att fatta beslut i en mängd olika frågor enligt den föreslagna lagen och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Som exempel kan nämnas beslut om godkännande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon som har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats före lagens ikraftträdande, godkännande av strukturella delsystem, undantag från bestämmelserna om tillämpningen av en viss teknisk specifikation för driftskompatibilitet, meddelande av olika typer av tillstånd, undantag från förbudet mot att utföra järnvägstrafik och tilldela infrastrukturkapacitet, godkännande av extra avgift utan att kapacitetsförstärkningsplan gjorts, förelägganden, återkallelse av tillstånd, marknads kontroll samt beslut i tvister som hänskjutits till myndigheten.

Rätten att överklaga regleringsorganets beslut till domstol i frågor enligt direktiv 2001/14/EG och direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt 2001/12/EG regleras i artikel 30.6 i direktiv 2001/14/EG. Även i övrigt bör tillsynsmyndighetens beslut, liksom enligt järnvägssäkerhetslagen –

med hänsyn bl.a. till artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna – kunna överklagas till domstol. Enskilda beslut enligt den föreslagna lagen saknar i allmänhet inslag som gör det lämpligt att regeringen prövar överklagande av besluten. Samtliga beslut i enskilda fall bör därför överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Som framgår i avsnitt 16.4 frångår regeringen förslaget i utredningen om att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags beslut skall kunna överklagas till tillsynsmyndigheten och föreslår i stället att tvister om huruvida infrastrukturförvaltares beslut enligt lagen är förenliga med denna skall kunna hänskjutas till tillsynsmyndigheten. Vissa av de beslut som Banverket i dag meddelar och som kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol omfattas av denna möjlighet. Ett överklagandeförbud för Banverkets beslut enligt den föreslagna lagen bör därför införas i den förordning som kommer att meddelas i anslutning till att lagen utfärdas. Sedan tvisten hänskjutits till tillsynsmyndigheten och beslut fattats där kan frågan med stöd av den allmänna överklagandebestämmelsen i lagen genom överklagande föras till allmän förvaltningsdomstol.

## 19 Ändringar i järnvägssäkerhetslagen

**Regeringens förslag:** Järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall byta namn till lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och gälla säkerheten vid dessa system.

**Utredningens förslag:** I utredningen föreslås att järnvägssäkerhetslagen lämnas i princip orörd, men att endast ordningsbestämmelserna i lagen skall vara tillämpliga på järnvägsverksamhet som omfattas av järnvägslagen.

**Remissinstanserna:** *Järnvägsinspektionen* påpekar att det är oklart hur den föreslagna järnvägslagen och järnvägssäkerhetslagen förhåller sig till varandra fram till dess den slutliga översynen av järnvägs- lagstiftningen är färdig. *Tågoperatörerna* anser att förslagen i allt väsentligt är väl avvägda och lämpade att lägga till grund för lagstiftning. Övriga remissinstanser yttrar sig inte särskilt över förslagen.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen har i avsnitt 7 föreslagit att bestämmelserna som rör järnvägar samlas i en ny järnvägslag. Till följd av detta behöver en del förändringar göras i den nu gällande järnvägssäkerhetslagen. Järnvägsutredningen har, som nämnts i det föregående, i uppdrag att överväga om och hur alla de bestämmelser om spårtrafik som omfattas av järnvägssäkerhetslagen skall överföras till den nya järnvägslagen. Under en viss tid framöver kommer förutsättningarna för att bedriva spårtrafik och för att förvalta spårinfrastruktur därför att regleras i båda dessa lagar.

I likhet med *Järnvägsinspektionen* anser regeringen att förhållandet mellan dessa två lagar bör tydliggöras för att undvika sådana tillämpningsproblem som kan förutses. Detta bör lämpligen ske genom att bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen som rör järnvägar överförs till den nya järnvägslagen. Järnvägssäkerhetslagen kommer till följd av det ovan anförda att gälla endast för säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

Den föreslagna ändringen av järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde medför vissa följdändringar i den lagen. Namnet på lagen bör anpassas efter de nya förhållandena. Vidare bör det vara en tillsynsmyndighet som i fortsättningen har ett samlat ansvar för säkerheten enligt järnvägssäkerhetslagen, vilket bör komma till uttryck i den lagen.

## 20 Organisation

**Regeringens bedömning:** En ny självständig myndighet – Järnvägsstyrelsen – med uppgift att handlägga frågor enligt den nya järnvägslagen bör inrättas.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Merparten av remissinstanserna ställer sig positiva till förslaget att en ny myndighet bildas. Flera remissinstanser anser att frågan om en sammanslagen inspektion för transportsektorn bör övervägas. Några remissinstanser anser att man bör göra en översyn av Banverkets sektorsansvar eftersom den föreslagna organisationen innebär risk för dubbelarbete i denna del. *Banverket* avstyrker inrättandet av en Järnvägsstyrelse och förordar att funktionerna tills vidare upprätthålls av Järnvägsinspektionen vad gäller säkerhetstillsynen samt att konkurrensfrågorna inom marknadstillsynen omhändertas av Konkurrensverket. Överklagande av kapacitetstilldelningsbeslut m.m. bör enligt Banverket ske till en nämnd som inrättas för detta ändamål. *Järnvägsinspektionen* anser att inspektionens nuvarande verksamhetsområde helt eller delvis bör utvidgas i enlighet med utredningens tankar och att inspektionen bör göras till en egen myndighet med tydligt och brett mandat. Trafikledningsrådet bör enligt inspektionen bli klagoinstans med ett sekretariat hos inspektionen. Bildandet av en helt ny Järnvägsstyrelse behövs då ej. *SIKA* ifrågasätter om en ny myndighet behöver inrättas när det enligt EG-direktiven är möjligt att inrätta en nämnd under berört ministerium och pekar på den stora mängd offentliga organ som är mer eller mindre inblandade i järnvägstrafik. *SJ AB* anser att regeringen bör avvakta införandet av en ny myndighet enligt utredningsförslaget och istället enbart tillse att EG-direktivens minimikrav tillgodoses. *Svenskt Näringsliv* tillstyrker förslaget och menar att den nya myndigheten omgående bör definieras och inrättas så att det finns en beredskap för kommande nya järnvägspaket. *Tågoperatörerna* anser att Banverket har fått en alltför dominerande roll och bör lägga sina resurser på kärnuppgiften som infrastrukturförvaltare. Tågoperatörerna är därför positiva till att en separat myndighet inrättas, men att detta måste ske på ett sådant sätt att byråkratin inte ökar.

**Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** *Banverket* vidhåller sitt avstyrkande av inrättandet av en Järnvägsstyrelse, bl.a. därför att förslaget inte tar ställning till konsekvenserna för Banverket som sektorsmyndighet. Banverket avstyrker även förslaget att Järnvägsstyrelsen skall vara det regleringsorgan som krävs enligt direktiv 2001/14/EG. Banverket föreslår att Järnvägsinspektionen bryts ut ur Banverket och bildar den nya myndigheten och att en särskild nämnd inrättas för de uppgifter som skall tillkomma regleringsorganet. *Järnvägsinspektionen* anser att bemanningen av tillsynsmyndigheten är en uppgift för en organisationskommitté och bedömer att resursbehovet betydligt överstiger det föreslagna. *Tågoperatörerna* anser att gränsdragningen mellan Banverket och Järnvägsstyrelsen är oklar i den föreslagna lagstiftningen.

## Skälen för regeringens bedömning

### *Myndighetsstrukturen*

I avsnitt 7 redogörs för regeringens skäl för att nu införa en samlad järnvägslagstiftning. Av den nya lagstiftningen följer nya uppgifter för myndighetsutövarna på området.

De EG-direktiv som nu skall genomföras i svensk rätt, och som bl.a. syftar till att uppnå icke-diskriminering, effektiv konkurrens och säkerhet, ställer vissa krav som varje nationell järnvägsmodell måste klara av. Direktiven ålägger bl.a. medlemsstaterna att inrätta olika organ. Ett s.k. regleringsorgan skall reglera järnvägssystemet utifrån perspektiven icke-diskriminering och effektiv konkurrens. Till detta organ skall en sökande kunna vända sig om han anser sig orättvist behandlad, diskriminerad eller på annat sätt missgynnad. Regleringsorganet skall behandla klagomål beträffande kapacitetstilldelningsförfarandet och beskrivningen av järnvägsnätet. Dessutom skall regleringsorganet besluta om nödvändiga åtgärder för att komma till rätta med en negativ utveckling på järnvägsmarknaden. Besluten skall kunna överklagas i domstol. Regleringsorganet måste enligt direktiven vara oberoende både i förhållande till järnvägsföretag och till infrastrukturförvaltare. Regleringsorganets uppgifter motsvaras delvis av dem som Tågtrafikledningen inom Banverket har i dag.

Det ställs vidare krav på ett organ som utfärdar licens och säkerhetsintyg till järnvägsföretag. Detta organ får inte tillhandahålla järnvägstransporter och måste vara oberoende av organ eller företag som gör detta. Uppgiften att utfärda licens och säkerhetsintyg liknar den uppgift Järnvägsinspektionen har i dag att utfärda tillstånd.

Direktiven förutsätter även ett organ som beslutar om tillstånd att ta delsystem i bruk. Även motsvarigheten till denna uppgift utförs i dag av Järnvägsinspektionen.

Sammanfattningsvis ställer direktiven vissa krav på vilka roller som får förenas hos en aktör.

I det s.k. andra järnvägspaketet, som för närvarande förhandlas i EU (se avsnitt 6.7), finns förslag på att den nationella järnvägssäkerhetsmyndigheten skall vara oberoende av såväl infrastrukturförvaltare som järnvägsföretag. I Sverige motsvaras denna myndighet av Järnvägsinspektionen, som i dag är en självständig enhet inom Banverket. Det innebär att inspektionen är administrativt och ekonomiskt inordnad i Banverket, men att dess direktör, som utses av regeringen, självständigt beslutar i frågor som bl.a. rör säkerhetsnormer för järnväg och utövar tillsyn över efterlevnaden av dessa normer. Denna ordning har ifrågasatts eftersom den innebär att den som utövar tillsynen inte är helt fristående från den som tillsynen riktar sig mot.

Frågan om att avskilja inspektionerna på transportområdet från sina modermyndigheter och slå samman dem till en gemensam myndighet utreddes av Inspektionskommittén. Kommittén föreslog i sitt betänkande En översyn av luft- sjö och spårtrafikens tillsynsmyndigheter (SOU 1996:82) att inspektionen borde ombildas till en egen myndighet. Regeringen bedömde dock då, i propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56), att Järnvägsinspektionen hade en gentemot Banverket fri ställning och att den befintliga organisationen var ändamålsenlig.

De direktiv som nu skall genomföras i svensk lagstiftning syftar visserligen inte till att skapa en gemensam europeisk järnvägsmodell. Medlemsstaterna får själva utarbeta en lämplig organisation av järnvägssystemet under förutsättning att de uppställda kraven uppfylls. Ett allt öppnare järnvägssystem med fler aktörer ökar dock behovet av starka och självständiga tillsynsfunktioner som inte bör vara splittrade på flera myndigheter. EG-direktiven kräver att regleringsorganet skall vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare. Tvister om Banverkets beslut som infrastrukturförvaltare skall enligt den nya järnvägslagen kunna hänskjutas till tillsynsmyndigheten. Sammantaget har argumenten för ett avskiljande av tillsynsfunktionen från Banverket stärkts. Regeringen avser därför att bilda en ny myndighet, Järnvägsstyrelsen, som skall ansvara för dessa uppgifter. Det faller sig då också naturligt att lägga övriga uppgifter som regleringsorganet skall svara för på denna myndighet. I praktiken bildas den nya myndigheten genom att Järnvägsinspektionen bryts ut från Banverket. Till detta kommer Tågtrafikledningens och regleringsorganets övriga verksamhet.

Gränsdragningen mellan Järnvägsstyrelsen och Banverket och frågan om Banverkets sektorsansvar kommer att tydliggöras genom den nya lagstiftningen och de förordningsändringar som planeras, bl.a. ändring av Banverkets instruktion. *Banverket* anser det olämpligt att en central förvaltningsmyndighet ges omfattande mandat att föreskriva hur en annan central förvaltningsmyndighet skall tillämpa sina i lag och förordning givna uppgifter. Regeringen delar inte den bedömningen, eftersom det inte är fråga om att en myndighet skall föreskriva hur en annan myndighet skall fullgöra sin myndighetsutövning, utan om hur den sistnämnda myndigheten skall agera i egenskap av en infrastrukturförvaltare bland flera.

Järnvägsstyrelsens huvudsakliga uppgifter kommer vara att utöva tillstånds- och tillsynsverksamhet, föreskrivande verksamhet och att bistå regeringen i vissa frågor. En organisationskommitté för inrättandet av den nya myndigheten skall utreda och föreslå verksamhetsmål, preciserade arbetsuppgifter och organisation för myndigheten.

Enligt den föreslagna järnvägslagen skall en tillsynsmyndighet utses. Järnvägsstyrelsen bör utses att vara denna tillsynsmyndighet. Den bör som sådan meddela de verkställighetsföreskrifter som behövs för tillämpningen av lagen och en kommande järnvägsförordning.

Av järnvägslagen följer att tillsynsmyndigheten skall utöva tillsyn, pröva frågor om tillstånd och tillståndsvillkor, godkänna delsystem, ta emot rapporter om olyckor, besluta om undantag från att tillämpa tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, besluta om undantag från förbudet att samtidigt utföra eller organisera järnvägstrafik och ansvara för tilldelning av kapacitet eller fastställa avgifter, avgöra om extra avgift får tas ut utan att kapacitetförstärkningsplan finns eller genomförts samt föra register över infrastruktur och fordon. I tillsynsuppgifterna ingår att meddela förelägganden och förbud, pröva frågor om återkallelse av tillstånd, utöva marknadskontroll över delsystem och komponenter samt att besluta i tvister som hänskjutits till myndigheten.

Järnvägsstyrelsen bör vidare övervaka säkerheten i järnvägssystemet, utreda olyckor och olyckstillbud samt kunna meddela föreskrifter om detta och om skyldighet att upprätta beredskapsplaner. Järnvägsstyrelsen bör också kunna meddela föreskrifter om specifikationer som svarar mot kraven i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som offentliggjorts av Europeiska gemenskapernas kommission i Europeiska unionens officiella tidning. Därvid bör styrelsen kunna föreskriva om en bedömning i enlighet med den offentliggjorda specifikationen skall utföras av ett anmält organ. Järnvägsstyrelsen bör meddela föreskrifter om tekniska standarder och specifikationer som skall tillämpas i avvaktan på att tekniska specifikationer för driftskompatibilitet offentliggjorts samt om övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Järnvägsstyrelsen bör därtill bemyndigas att meddela föreskrifter om bedömningsförfaranden och kontroll i samband med EG-försäkran och EG-kontrollförklaring och om innehållet i dessa.

Järnvägsstyrelsen bör vidare kunna meddela föreskrifter om redovisning av järnvägsverksamhet.

Järnvägsstyrelsen bör också meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning och tidplan för denna, beskrivning av järnvägsnät, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan samt förfarande vid tilldelning av kapacitet, däribland fastställande av tågplan.

Till detta kommer uppgiften att utfärda verkställighetsföreskrifter om ansökningar, tillstånd etc.

Det bör vidare ankomma på Järnvägsstyrelsen att i förekommande fall underrätta EG-kommissionen och regleringsorgan i andra länder om beviljande och återkallelse av licens, utsedda anmälda organ, beslut om

åtgärder vidtagna beträffande delsystem eller komponenter försedda med EG-kontrollförklaring eller EG-försäkran, anmälan och beslut om undantag från att tillämpa tekniska specifikationer för driftskompatibilitet etc.

Enligt artikel 10.7 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG skall ett organ inrättas som övervakar konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägs-transport. Utöver de uppgifter som följer för Järnvägsstyrelsen i egen-skap av tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen bör i instruktionen för myndigheten anges att den även skall ha denna uppgift (se avsnitt 16.4).

## 21 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

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

I järnvägslagen skall det tas in övergångsbestämmelser om att kravet på godkännande av delsystem inte gäller de delsystem som lagen om järnvägssystem för höghastighetståg varit tillämplig på. Vidare skall det anges att en trafik huvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik övergångsvis skall kunna organisera järnvägstrafik utan auktorisation, att den som både utför eller organiserar järnvägstrafik och tilldelar infrastrukturkapacitet skall kunna fortsätta med detta utan särskilt tillstånd under en övergångsperiod samt att äldre föreskrifter skall tillämpas vid prövning av ärenden som har anhängiggjorts före lagens ikraftträdande. Dessutom skall det anges att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall kunna föreskriva när bestämmelserna i lagen om beskrivning av järnvägsnät, tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgifter skall tillämpas första gången.

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

**Utredningens förslag:** I utredningen föreslås övergångsbestämmelser för tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen och att beslut som meddelats före ikraftträdandet skall överklagas enligt äldre bestämmelser. I utredningen föreslås, till skillnad från vad regeringen föreslår, att viss lokal och regional persontrafik på järnväg även fortsättningsvis skall regleras i järnvägssäkerhetslagen enligt en annan systematik och att lagen om järnvägssystem för höghastighetståg skall gälla parallellt med den nya lagen. I utredningen föreslås också att det stadgas att äldre föreskrifter utfärdade



av Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen skall gälla till ett visst datum.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* och *Järnvägsinspektionen* efterlyser klargöranden av övergångsbestämmelserna. Inspektionen förordar vidare att alla gällande tillstånd och godkännande skall få gälla framöver utan omprövning, eftersom kontroll regelbundet görs genom tillsyn. Övriga remissinstanser har inte yttrat sig särskilt i frågorna.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I utkastet föreslogs dock inga övergångsbestämmelser beträffande delsystem som lagen om järnvägssystem för höghastighetståg varit tillämplig på, beträffande den som både utför eller organiserar järnvägstrafik och tilldelar infrastrukturkapacitet eller beträffande avgifter. Förslaget var vidare utformat lagtekniskt annorlunda.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* efterlyser ett klargörande av om övergångsbestämmelser om prövning enbart skall omfatta de materiella bestämmelserna. *Banverket* anför att den nya regleringsformen kan tillämpas först inför tidtabellskiftet 2004/2005. *Järnvägsinspektionen* anser att en längre övergångstid beträffande giltigheten av gamla tillstånd är nödvändig samt menar att övergångsbestämmelser krävs för att ett stort antal beslut inom hälsoområdet samt förbud och förelägganden skall fortsätta gälla.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt direktiv 2001/12/EG, 2001/13/EG och 2001/14/EG skulle de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktiven ha antagits senast den 15 mars 2003. I direktiv 2001/16/EG anges att medlemsstaterna senast den 20 april 2003 skall sätta i kraft nödvändiga författningar. Omfattningen och komplexiteten av ärendet har medfört att lagstiftningen, liksom i de flesta medlemsstater, inte kunnat antas så tidigt. Lagstiftningen bör i stället kunna träda i kraft den 1 juli 2004. Lagen om tilldelning av spårkapacitet och lagen om järnvägssystem för höghastighetståg bör samtidigt upphävas.

Som angetts i avsnitt 10.4 bör i övergångsbestämmelserna anges att kravet på godkännande inte skall gälla sådana delsystem som lagen om järnvägssystem för höghastighetståg varit tillämplig på, till dess delsystemen byggs om eller moderniseras.

Genom järnvägslagen ges i viss mån nya förutsättningar för dem som utför och organiserar järnvägstrafik och för dem som förvaltar järnvägsinfrastruktur. Bland annat kommer det att fordras nya tillstånd att bedriva verksamhet. Detta gäller dock inte för Banverket och Rikstrafiken som är undantagna från tillståndsplikt för viss verksamhet enligt den nya lagen. De nuvarande verksamhetsutövarna måste av praktiska skäl slussas in i det nya systemet successivt. De som redan driver verksamhet som vid lagens ikraftträdande blir tillståndspliktig bör få fortsätta med verksamhet fram till utgången av år 2006. *Järnvägsinspektionen* anför att arbetsbelastningen på tillsynsmyndigheten kommer att bli sådan att en längre övergångstid behövs för omprövning av befintliga tillstånd. Inspektionen bedömer att detta inte kommer att medföra någon säkerhetsrisk. Tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen bör därför gälla till och med utgången av år 2008. De som vill fortsätta bedriva verksamhet även därefter utan avbrott, bör tillse att ansökan görs i god tid före detta datum för att till-

synsmyndigheten skall hinna behandla dem. Som *Lagrådet* påpekar bör det anges att de nya bestämmelserna om tillsyn m.m. skall vara omedelbart tillämpliga, även om godkännande eller tillstånd meddelats enligt järnvägssäkerhetslagen.

På samma sätt bör de som vid den nya lagens ikraftträdande både utför eller organiserar järnvägstrafik och ansvarar för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, få fortsätta med den verksamheten viss tid, utan hinder av förbudet mot att bedriva dessa verksamheter samtidigt. Denna tid bör anges till densamma som gäller för äldre tillstånd, dvs. till utgången av år 2008.

Av allmänna principer följer att sådana föreläggande, förbud och andra beslut som meddelats med stöd av bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och som avser skyldigheter som återfinns i sak oförändrade i den nya lagen, fortsätter att gälla, utan att det särskilt behöver förordnas om detta.

Genom den nya lagen kommer en ny tillstånds- och tillsynsmyndighet att inrättas. Denna myndighet skall, utöver annat, överta Järnvägsinspektionens och vissa av Tågtrafikledningens uppgifter. Instansordningen för prövning av tillstånd och andra beslut kommer därmed att förändras. Vid prövning av ärenden som har inletts före lagens ikraftträdande gäller enligt allmänna principer den nya lagens förfaranderegler omedelbart. Det bör dock anges att äldre materiella bestämmelser skall fortsätta att tillämpas på dessa ärenden.

Vidare kommer i och med lagens ikraftträdande nya bestämmelser rörande tilldelning av infrastrukturkapacitet att införas. Detta omfattar ansökningsförfarande, tågplaneprocess och slutligen fördelning av infrastrukturkapacitet. I direktiv 2001/14/EG som nu genomförs anges detaljerade tidsfrister och andra bestämmelser som skall tillämpas vid detta förfarande. Regeringen avser att i förordning meddela vissa bestämmelser härom, men kommer även att via bemyndigande överlämna relativt omfattande föreskriftsrätt på detaljnivå till tillsynsmyndigheten.

Tillämpningen av den nya lagens regler om kapacitetstilldelning och avgifter måste anpassas till den rullande planeringen och genomförandet av tågplaner. Tågplaneskifte skall enligt bilaga III till direktiv 2001/14/EG, i bilagans lydelse enligt kommissionens beslut 2002/844/EG, ske senast vid midnatt den andra lördagen i december varje år. En infrastrukturförvaltare kan, om denne så vill, ta emot ansökningar om tåglägen tidigast ett år innan tågplanen skall träda i kraft. Under denna tid skall kapacitetsutnyttjandet planeras på basis av ansökningarna. En beskrivning av järnvägsnätet skall finnas upprättad senast fyra månader före sista dag för ansökan. I praktiken torde en sökande ha svårt att lämna en definitiv ansökan innan beskrivningen av järnvägsnätet föreligger.

Den sökande skall vidare enligt direktivet ha minst en månad på sig att lämna synpunkter på det förslag på tågplan som upprättas av infrastrukturförvaltaren. Tid skall finnas för samordning och eventuell tvistlösning. Infrastrukturförvaltaren kan använda högst fyra månader till att utarbeta ett utkast till tågplan. Det går alltså knappast att räkna med mindre än sex månader från sista datum för inlämnande av ansökan till upprättad tågplan. Till detta skall läggas de fyra månaderna före sista ansökningsdatum då beskrivningen av järnvägsnätet skall finnas till-

gänglig. Detta leder till att den första tågplanen som upprättas helt enligt den nya lagens bestämmelser ligger en bit fram i tiden. Med utnyttjande av möjligheten att justera en gällande tågplan skulle tillämpningen av det nya regelverket kunna påskyndas något. Det regelverk som gällt för ansökningar om tåglägen måste dock tillämpas även för den tågplaneperiod som ansökningarna avsett. Detta gäller också för behandlingen av s.k. ad-hoc tåglägen.

Som framgår av ovanstående måste det finnas möjlighet för regeringen att närmare föreskriva när och i vilken utsträckning regelverket skall tillämpas första gången. Detta gäller även för tillämpningen av reglerna om avgifter, som är kopplade till reglerna om beskrivning av järnvägsnätet och kapacitetsfördelning. Tillsynsmyndigheten torde ha bäst förutsättningar att avgöra när reglerna i detalj skall börja tillämpas första gången, varför det bör vara möjligt för regeringen att bemyndiga myndigheten att föreskriva när reglerna skall tillämpas första gången. Det bör vidare föreskrivas att äldre föreskrifter skall gälla till dess de nya reglerna tillämpas. Som *Lagrådet* anför bör i lagens övergångsbestämmelser endast avses bestämmelser om tilldelningsförfarande enligt lagen om tilldelning av spårkapacitet. En fortsatt tillämpning av bestämmelserna i förordningen (1996:734) om statens spåranslagningar och i förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranslagningar m.m. får regleras i förordning.

Järnvägsinspektionens och Tågtrafikledningens föreskrifter gäller till dess de upphävs, utan att det särskilt behöver förordnas om detta.

## 22 Ekonomiska konsekvenser

### *Allmänt*

När det gäller förslagen till ny lagstiftning och organisation bedömer regeringen att dessa allmänt kommer att gagna effektiviteten i järnvägssystemet utan att innebära nya pålagor för enskilda personer eller företag. Förslaget till ny lagstiftning och organisation stöder en utveckling mot ökad konkurrens på järnvägsmarknaden och därmed en effektivisering av sektorn. En ny uppgift tillförs sektorn genom att tillsynsmyndigheten får en konkurrens- och marknadsövervakande roll. Inrättandet av en ny tillsynsmyndighet skall ske genom omfördelningar av befintliga anslagsmedel.

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

### *Driftskompatibilitet och krav på infrastrukturförvaltare*

De ökade krav som det kan innebära att införa TSD-krav (se avsnitt 10) på hela det svenska järnvägsnätet bör kunna balanseras med de undantag som tillsynsmyndigheten kan meddela. Kravet på att upprätta en beskriv-

ning av järnvägsnätet behöver inte heller i slutänden bli alltför betungande för de kapillära delarna av järnvägsnätet (se avsnitt 14.2). Prop. 2003/04:123

### *Avgifter*

I avsnitt 15.2.1 anges att Banverket, i likhet med andra infrastrukturförvaltare, bör fastställa avgifter i enlighet med lagen. I dag är det regeringen som i förordning anger avgiftsnivåerna. Banverkets intäkter av banavgifterna uppgår i dag till 490 miljoner kronor.

*Banverket* framhåller att de ekonomiska konsekvenserna av de delar av förslaget som gäller avgifter berörs ytterst kortfattat i utkastet till lagrådsremiss. Banverket hävdar att förslaget skulle innebära ett intäktsbortfall på 290 miljoner kronor per år.

Regeringen delar inte Banverkets ekonomiska analys. Möjligheten att ta ut banavgifter för trafikantinformationstjänst kommer, som Banverket anför, att upphöra. Avgifterna kommer däremot att kunna tas ut som avgifter för tjänst. Den förändringen gör det också möjligt att ta ut högre avgifter om man så vill. Vidare kommer avgiften för att få tillträde till spåren i rangerbangårdar inte, som föreslogs i utkastet, att begränsas till marginalkostnaden. Dessutom utgör de 53 miljoner kronor per år som hänförs sig till de ”kapillära” banorna inte ett intäktsbortfall, då Banverket i praktiken inte uppburit dessa intäkter. Regeringen utesluter dock inte att det kan dölja sig ett faktiskt intäktsbortfall av mindre storlek bakom detta. För en korrekt analys måste man dock också beakta de intäkter som marginalkostnadsbaserade avgifter på dessa banor skulle inbringa. Vidare kan det konstateras att Banverket i sina beräkningar antar en mycket låg värdering av utsläpp av luftföroreningar och att beräkningarna över huvud taget inte inkluderar buller. Mot bakgrund av att den totala samhällsekonomiska kostnaden för järnvägens bullerstörningar har beräknats till 387 miljoner kronor per år, enligt det banavgiftsuppdrag som Banverket refererar till, kan bullerkostnaden inte värderas till noll. Regeringen gör därför bedömningen att den nya ordningen inte bör få några avgörande konsekvenser vare sig för Banverkets intäkter eller för dem som betalar avgifterna. Till detta kommer att regeringen kan fastställa trafikens prognostiserade marginalkostnader på en övergripande nivå, dvs. ange avgiftsintäkternas totala nivå (se avsnitt 15.2.1).

### *Järnvägsstyrelsen*

Som framgår av avsnitt 20 avser regeringen att inrätta en ny myndighet – Järnvägsstyrelsen. Den skall bl.a. ta över de uppgifter som i dag ligger på Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen. Dessutom tillkommer uppgiften att utöva viss konkurrens- och marknadstillsyn över järnvägsmarknaden, vilket är en ny funktion inom sektorn.

Den nuvarande verksamheten vid Järnvägsinspektionen motsvarar 31 årsarbetskrafter. Den totala kostnaden, inklusive overhead-kostnader, beräknas till ca 31 miljoner kronor (2004 års prisnivå). Tågtrafikledningens verksamhet motsvarar i dag två årsarbetskrafter till en total kostnad av knappt två miljoner kronor. De resurser som i dag finns för Järnvägsinspektionens och Tågtrafikledningens verksamheter föreslås

föras till den nya myndigheten. Regeringen bedömer att konkurrens- och marknadstillsynen kommer att sysselsätta en handfull personer, till en kostnad av ca fem miljoner kronor. Detta skall också finansieras genom omfördelning av befintliga anslagsmedel.

Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen är administrativt inordnade i Banverket med gemensamma personal- och ekonomifunktioner. De samordningsvinster detta innebär är svåra att uppskatta, men det förefaller troligt att overhead-kostnaderna för lokaler, IT-system och dylikt blir högre för en liten självständig myndighet än för de nuvarande enheterna som använder sig av Banverkets resurser. Regeringen bedömer det totala resursbehovet för Järnvägsstyrelsen till ca 40 miljoner kronor, vilket motsvarar ca 40 årsarbetskrafter.

Som anges i avsnitt 20 skall en organisationskommitté utreda och föreslå verksamhetsmål, preciserade arbetsuppgifter och organisation för myndigheten. Med utgångspunkt från detta skall kommittén även bedöma förvaltningskostnaderna för myndigheten. Regeringen kommer på tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition lägga förslag om finansieringen av myndigheten och de anslagskonsekvenser dessa får för budgetåret 2004. *Järnvägsinspektionen* bedömer att resursbehovet kommer att överstiga det föreslagna, men redovisar inte någon egen beräkning av hur stort behovet är. Den organisationskommitté som kommer att tillsättas skall lämna ett budgetunderlag för perioden 2004–2007 som regeringen kommer att ta ställning till i budgetpropositionen för 2005. Regeringen anser att det för närvarande inte finns grund för något annat antagande än det som redovisats.

#### *De allmänna förvaltningsdomstolarna*

Redan i dag kan ett stort antal ärendetyper överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det rör sig exempelvis om Banverkets beslut om tilldelning av tåglägen och avgiftssättning som i första hand kan överprövas av Tågtrafikledningen och därifrån överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det handlar vidare om Järnvägsinspektionens beslut i tillståndsfrågor och om godkännande av spåranläggningar och fordon enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Vidare kan nämnas förelägganden i tillsynsärenden enligt järnvägssäkerhetslagen och lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg. Inspektionens beslut om undantag från att tillämpa viss teknisk specifikation enligt sistnämnda lag kan också överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Nu aktuellt lagförslag kan leda till en viss ökning av antalet ärendetyper som kommer att kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Enligt huvudregeln kan alla beslut som fattas av tillsynsmyndigheten i ett enskilt fall överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Tillsynsmyndigheten åläggs genom lagen att utöva viss konkurrensövervakning. En grundtanke i regleringen är att avgiftssättning och kapacitetstilldelning skall ske på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Om tillsynsmyndigheten får kännedom om att dessa principer inte följs av järnvägsmarknadens aktörer kan det leda till ingripanden i form av förelägganden som kan vara förenade med viten. Vidare kan en part som anser att en infrastrukturförvaltares beslut inte är förenligt med

lagens bestämmelser, hänskjuta saken för avgörande till tillsynsmyndigheten. Myndighetens beslut skall kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Härutöver innebär lagen att bestämmelser som syftar till att harmonisera järnvägstekniken inom Europeiska unionen genom införande av tekniska specifikationer också kommer att gälla konventionella tåg. Tillsynsmyndigheten ges, liksom i lagen om järnvägssystem för höghastighetståg, möjlighet att medge undantag från tillämpning av sådana tekniska specifikationer i enskilda fall. Tillsynsmyndigheten skall också kunna medge undantag från förbudet för en aktör att samtidigt utföra eller organisera järnvägstrafik och ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet. Båda dessa typer av beslut skall kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Det saknas emellertid anledning befara att detta skulle leda till någon nämnvärd ökad måltillströmning till de allmänna förvaltningsdomstolarna. Överklagande enligt det nuvarande regelverket har skett i ett försumbart antal fall. Det nya regelverket torde inte innebära någon förändring av betydelse för detta förhållande.

Även om den nya lagen kan förväntas att på sikt leda till ett ökat antal aktörer på marknaden - med ett ökat antal överklagbara beslut som följd - finns det inget som tyder på att denna process kommer att få ett dramatiskt förlopp. Regeringens bedömning är därför att detta kan hanteras inom ramen för domstolsväsendets befintliga resurser. Regeringen kommer att noga följa utvecklingen hos berörda domstolar och vid behov återkomma med nödvändiga åtgärder.

## 23 Konsekvenser för små företag

### *Inledning*

Den föreslagna nya järnvägslagen innehåller bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik. Genom lagen genomförs fyra EG-direktiv som avser utvecklingen av gemenskapens järnvägar, tillstånd för järnvägsföretag, tilldelning av och avgifter för infrastrukturkapacitet samt driftskompatibilitet för konventionella tåg. Avsikten med EG-direktiven är bl.a. att öppna den gemensamma järnvägsmarknaden för godstransporter för andra och fler operatörer än de ursprungliga nationella järnvägsförvaltningarna.

I Sverige har godstrafikmarknaden på järnväg i princip varit öppen sedan 1996. Ett antal nya tågoperatörer har kunnat etablera sig på en marknad som dels består av matande trafik till AB Green Cargo och dels viss trafik med systemtåg. På persontrafikmarknaden har trafikhuvudmännen i länen sedan 1990 kunnat bedriva lokal och regional trafik. Denna trafik har upphandlats av trafikhuvudmännen. Dessutom har staten genom sin upphandling av olönsam interregional trafik skapat ytterligare en marknad för andra operatörer än SJ.

Den hittillsvarande utvecklingen av järnvägsmarknaden har inneburit att fler järnvägsoperatörer har kunnat etablera sig. Med den nya lagstiftningen förväntas järnvägssystemets effektivitet gagnas utan nya pålagor för enskilda eller företag. Regeringen bedömer att lagen och de förordningar och myndighetsföreskrifter som följer av lagen kommer att medföra bättre villkor för järnvägsmarknadens aktörer. Speciella hänsyn har tagits till villkoren för de mindre aktörerna med syfte att underlätta deras möjligheter på järnvägsmarknaden.

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

#### *Järnvägsföretag m.fl.*

De järnvägsföretag som kan söka kapacitet och erhålla tillstånd att utnyttja järnvägsinfrastruktur kan vara av olika storlek. De största järnvägsföretagen på den svenska marknaden är de som härstammar ur det gamla SJ, det vill säga SJ AB som bedriver persontrafik och AB Green Cargo som bedriver godstrafik. Därtill finns ett antal tågoperatörer av varierande storlek, allt ifrån Citypendeln AB som driver pendeltågstrafiken i Stockholmsområdet, till små tågåkerier som kan bestå av en eller flera anställda och som har tillgång till något eller några lok. Specialfall är museiföreningar som bedriver veterantågstrafik.

I den föreslagna lagen ges möjlighet att i vissa fall meddela särskilt tillstånd för viss järnvägstrafik. Tillståndet kan avse persontrafik på lokal eller regional fristående infrastruktur. Det kan även avse regionala gods transporter definierade som transporter inom högst två län och trafik som till sin omfattning är obetydlig och bedrivs med museifordon. Kraven för särskilt tillstånd kan anpassas till verksamhetens art och omfattning. Mindre aktörer kan alltså bedriva viss verksamhet utan att uppfylla de krav som ställs för att bedriva internationell järnvägstrafik.

Enligt den nya lagen skall även den som organiserar trafik, men inte själv bedriver trafik, ha rätt att söka kapacitet. Härigenom underlättas för företag att verka som exempelvis speditörer och befraktare.

Många mindre företag har känt sig diskriminerade i förhållande till de större etablerade företagen på grund av att redan etablerad trafik har företräde vid tilldelning av tåglägen. Denna "grandfather's right" gäller enligt de nuvarande reglerna för tilldelning av infrastrukturkapacitet men blir inte tillåten enligt den nya lagen.

#### *Infrastrukturförvaltare*

Huvuddelen av det svenska järnvägsnätet förvaltas av Banverket. Några delar av det huvudsakliga nätet förvaltas av annan än Banverket, nämligen Öresundsförbindelsen och Arlandabanan. Det kapillära nätet bestående av industrispår, hamnspår, anslutningsspår till terminaler mm har olika förvaltare; kommuner, hamnförvaltningar, industriföretag, terminalägare etc. Vanligt är att AB Green Cargo äger järnvägsspåren till och inom en terminal. Grundregeln är att det är infrastrukturförvaltaren som skall ansvara för kapacitetstilldelningen och även publicera en

beskrivning av sitt järnvägsnät. Infrastrukturförvaltaren skall tillhandahålla infrastrukturen till en sökande på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Avsikten är att den dominerande infrastrukturförvaltaren skall samordna en ansökan om kapacitet på hela det nät som den sökande vill trafikera. Det innebär att i normalfallet behöver en sökande endast vända sig till en infrastrukturförvaltare vid sin ansökan. Som framgår av avsnitt 14.1 och 14.2 avser regeringen att ge Banverket i uppdrag dels att vid behov hjälpa mindre förvaltare att utforma lämpliga prioriteringskriterier, dels att sammanställa uppgifter från alla infrastrukturförvaltare till en beskrivning av det svenska järnvägsnätet.

I förslaget till lagstiftning finns krav på åtskillnad mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltning. Undantag skall dock kunna medges, exempelvis när ett litet företag äger mindre industrispår, under förutsättning att tilldelningen sker på ett konkurrensneutralt sätt.

I lagrådsremissen föreslås att hela det svenska järnvägsnätet skall omfattas av bestämmelserna om driftskompatibilitet. Tillsynsmyndigheten skall kunna besluta om undantag från tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet om det finns särskilda skäl. Detta innebär bl.a. att undantag kan göras för delsystemen på mindre banor där kraven på driftskompatibilitet kan vara av underordnad betydelse.

## 24 Författningskommentar

### 24.1 Förslaget till järnvägslag

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### Lagens tillämpningsområde

##### 1 kap. 1 §

Paragrafens *första stycke* anger lagens tillämpningsområde. Lagen skall tillämpas på all järnvägsinfrastruktur i Sverige samt på järnvägsfordon och järnvägstrafik. Vad som avses med järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon framgår av 4 §. Av 5 § framgår att regeringen eller tillsynsmyndigheten kan föreskriva att vissa spåranläggningar inte skall anses utgöra järnvägsinfrastruktur.

Lagen är tillämplig även på fristående delar av järnvägssystemet, såsom Roslagsbanan. Särskilda bestämmelser kan dock gälla för sådana delar, se 3 kap. 4 § och 5 kap. 4 §.

I *andra stycket* anges vilken spårinfrastruktur och trafik på denna samt vilka spårfordon som lagen inte gäller för. Lagen tillämpas inte för



tunnelbana och spårväg. Dessa spårssystem regleras i stället av järnvägs-säkerhetslagen (1990:1157), som byter namn till lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 9.

### **1 kap. 2 §**

Paragrafen hänvisar till andra lagar inom järnvägsområdet som tills vidare reglerar vissa frågor som inte behandlas i järnvägslagen. Bestämmelser av främst civilrättslig karaktär om ansvaret för transport av passagerare och gods m.m. finns i järnvägstrafiklagen (1985:192) och i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. I den förstnämnda lagen finns även bestämmelser om skadeståndsansvar gentemot tredje man.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 7.

## **Tillsynsmyndighet**

### **1 kap. 3 §**

I paragrafen anges att den myndighet som regeringen bestämmer skall vara tillsynsmyndighet och pröva ansökningar om tillstånd. Tillsynsmyndigheten ges också i lagen i uppgift att meddela föreskrifter och i övrigt pröva frågor och handlägga ärenden, se t.ex. 2 kap. 11–13 §§, 7 kap. 3 § och 8 kap. 8 §.

## **Definitioner**

### **1 kap. 4 §**

Definitionerna i paragrafen, som utformats väsentligen i enlighet med vad *Lagrådet* föreslagit, grundar sig på de definitioner som anges i direktiven. I vissa fall har mindre justeringar gjorts för att definitionerna bättre skall stämma överens med befintliga författningar och svensk författningsskrivning i allmänhet. Ledning vid tolkning av begreppen kan i förekommande fall hämtas från direktiven och från motiven till järnvägs-säkerhetslagen (1990:1157) samt den rättstillämpning som finns på området. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 8.

Termen *delsystem* grundas på definitionerna i artiklarna 2 c i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG samt vad som sägs i bilagorna II till direktiven. För järnvägssystem för höghastighetståg anges i direktiv 96/48/EG strukturella delsystem vara infrastruktur, energiförsörjning, kontrollstyrning och signalering och rullande materiel. De funktionella delsystemen anges vara underhåll, miljö, drift och användare. För järnvägssystem för konventionella tåg anges i direktiv 2001/16/EG de strukturella delsystemen vara infrastrukturer, energi, kontrollstyrning och signalering, drift och trafikledning och rullande materiel. De funktionella anges vara underhåll och telematikapplikationer (t.ex. biljettbokningssystem) avsedda för person- och godstrafik. Inom EU pågår ett arbete med att anpassa direktiv 96/48/EG till direktiv 2001/16/EG (se avsnitt 6.7). Med underhåll menas inte reparationer och översyner, utan daglig service,

såsom tömning av toalettankar, städning, vattenpåfyllning och nattvärme m.m.

Definitionen av *infrastrukturförvaltare* motsvarar i sak definitionen i direktiv 2001/14/EG och grundar sig även på beskrivningen av en spårinnehavare i 3 § järnvägssäkerhetslagen. Enligt järnvägssäkerhetslagens förarbeten (prop. 1990/91:1 s. 31) omfattar drift av spåranläggningar konstruktion, byggande, tillverkning, underhåll och övriga åtgärder som får en bana funktionsduglig för trafik och säkerhetsmässigt godtagbar. Till driften hör även åtgärder med avseende på fordon och annan material som i och för sig inte hör till spåranläggningen men som behövs för att bygga, handha och underhålla banan samt elförsörjningen. Förvaltning av järnvägsinfrastruktur och drift av anläggningar som hör till infrastrukturen har samma innebörd som drift av spåranläggningar, med undantag för de skillnader som följer av att begreppet järnvägsinfrastruktur inte inkluderar tunnelbane- och spårvägsanläggningar.

Begreppet *järnvägsfordon* finns inte i direktiven. Definitionen är avsedd att omfatta sådan rullande materiel som omfattas av direktiven och som kan framföras på järnvägsspår.

Den definition som föreslås för *järnvägsföretag* avviker endast språkligt från definitionen i direktiven 91/440/EEG, ändrat genom 2001/12/EG, och 2001/14/EG. Förslaget avviker dock från definitionen av järnvägsföretag i direktiv 95/18/EG, ändrat genom 2001/13/EG eftersom där inte anges att företaget har licens. Av central betydelse är att ett järnvägsföretag måste tillhandahålla dragkraft, dvs. utföra själva åkerifunktionen.

Definitionen av *järnvägsinfrastruktur* motsvarar i sak i stort sett beskrivningen av spåranläggningar i 2 § järnvägssäkerhetslagen. Det skall dock påpekas att begreppet spåranläggningar i järnvägssäkerhetslagen definierades endast utifrån ett säkerhetsperspektiv. Med järnvägsinfrastruktur avses banunderbyggnader, banöverbyggnader, signaler, fel-detektorer i banan och andra säkerhetsanordningar, el-anläggningar samt plattformar vid stationer, men inte själva stationshuset. I begreppet ingår vidare trafikantinformationsanläggningar, plattformstak samt alla typer av plattformsförbindelser. Sakligt sett är definitionen i direktiv 91/440/EEG, ändrat genom direktiv 2001/12/EG, något snävare. Enligt direktivets definition utgör inte privata anslutningsspår, sidospår samt spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokstallar järnvägsinfrastruktur. Denna skillnad torde dock inte innebära några tillämpningsproblem.

Som framgår av 5 § finns möjlighet för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att föreskriva att vissa spåranläggningar inte skall anses utgöra järnvägsinfrastruktur.

Definitionen av *järnvägsnät* överensstämmer i sak med artikel 2 i direktiv 2001/14/EG. Ett järnvägsnät omfattar all järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare. Det finns inget krav på att infrastrukturen skall vara sammanhängande.

*Järnvägssystem* definieras inte i direktiven. Däremot definieras ”det transeuropeiska järnvägssystemet” för konventionella tåg och höghastighetståg samt ”befintligt järnvägssystem”. Vidare definieras ”del-system” som en del av ett järnvägssystem. Definitionen i lagen är avsedd att motsvara de olika definitionerna i direktiven, som bl.a. talar om

”järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer” och även användas som begrepp för det som omtalas som ”järnväg” eller ”järnvägen” i bl.a. järnvägssäkerhetslagen.

Definitionerna av *tågläge* och *tågplan* motsvaras i sak av de definitioner som anges i direktiven. Vad gäller tågläge har den kapacitet som krävs för arbetsfordon undantagits, för att termens betydelse bättre skall överensstämja med hur den används i dag. Som framgår av 5 § kan regeringen eller tillsynsmyndigheten föreskriva vilka fordon som utgör arbetsfordon. Tågplanen fastställs visserligen vid ett visst tillfälle, men denna och däri ingående tåglegen ändras kontinuerligt under tågplanperioden. Detta kan ske dels genom att infrastrukturförvaltaren planerar tåglegen på avsatt reservkapacitet (s.k. ad hoc-tåglegen), dels när en sökande önskar ändra ett tilldelat tågläge och detta är möjligt utan att någon annans rätt till kapacitet påverkas (se avsnitt 14). När sökandena ansöker om ett tågläge finns detta givetvis inte ännu angivet i tågplanen.

## Bemyndigande

### 1 kap. 5 §

*Första stycket* fyller bl.a. en funktion motsvarande 1 a § järnvägssäkerhetslagen. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 9.

*Andra stycket* har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

## 2 kap. Krav på järnvägssystem

### Säkerhet

#### 2 kap. 1 §

Bestämmelsen har förts över från 13 § järnvägssäkerhetslagen med viss ändring av terminologin. I sak avses ingen förändring. Beträffande regelns närmare innebörd hänvisas till förarbetena till järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1).

#### 2 kap. 2 §

Bestämmelserna har förts över från 10 och 11 §§ järnvägssäkerhetslagen med vissa redaktionella och terminologiska ändringar. I sak avses ingen förändring. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd hänvisas till förarbetena till järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1).

#### 2 kap. 3 §

Paragrafen innehåller krav som bör ställas på den personal som är anställd hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Bestämmelsen motsvarar 12 § järnvägssäkerhetslagen. Det är järnvägsföretaget eller förvaltaren som skall kunna styrka att den personal som är sysselsatt i

verksamheten uppfyller kraven som ställs enligt paragrafen. Bestämmelsen avser samma personalkategorier som anges i 12 § järnvägssäkerhetslagen (se prop. 1990/91:1, s. 36). Närmare föreskrifter om lämplighetskraven för dem som är sysselsatta med driften i ett järnvägsföretag bör meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av tillsynsmyndigheten. I fråga om föreskrifter som rör hälsotillstånd bör tillsynsmyndigheten – i likhet med vad som gäller i dag – förpliktas att samråda med Socialstyrelsen.

## **2 kap. 4 §**

Paragrafen innehåller krav på att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte tilldelar någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan läkarkontroll som visar att arbetshinder av hälsoskäl inte föreligger. Av 3 § andra stycket framgår redan att arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten endast får utföras av den som med hänsyn till bl.a. hälsotillstånd får anses lämplig. För att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare skall kunna uppfylla sitt ansvar enligt 3 § bör det kunna åläggas den anställde att regelbundet genomgå läkarundersökningar. Järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har även möjlighet att avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning. Bestämmelsen motsvarar 16 § järnvägssäkerhetslagen och har behandlats i förarbetena till den lagen (se prop. 1990/91:1, s. 36 f och 52).

## **2 kap. 5 §**

Bestämmelsen innehåller krav på att varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skall ha en säkerhetsordning för sin verksamhet. Innehållet i bestämmelsen motsvarar 14 § järnvägssäkerhetslagen. Regeringen eller tillsynsmyndigheten kan föreskriva vad en säkerhetsordning närmare skall innehålla och hur den skall utformas (se 14 §).

## **2 kap. 6 §**

I paragrafen regleras rapporteringsskyldigheten vid olyckor som inträffar på järnväg. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 24 § järnvägssäkerhetslagen. För bestämmelsens materiella innehåll hänvisas till förarbetena till denna lag (prop. 1990/91:1, s. 54).

## **Krav på delsystem och komponenter**

### *Inledande bestämmelse*

## **2 kap. 7 §**

I paragrafen anges att bestämmelserna om driftskompatibilitet skall gälla endast för delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter lagens ikraftträdande. Det är endast del-

system och komponenter som åtgärdats på sådant sätt efter direktivens ikraftträdande som omfattas av direktivens bestämmelser om driftskompatibilitet. Sådana delsystem skall vara förenliga med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) för det transeuropeiska järnvägssystemet.

Några TSD har ännu inte offentliggjorts vad gäller konventionella tåg. Sådana finns dock för höghastighetståg och lagens bestämmelser om driftskompatibilitet skall även vara tillämpliga på de system som lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg gällt för. I den lagen finns dock inte något uttryckligt krav på myndighetsgodkännande, varför det av övergångsbestämmelserna till lagen framgår att något sådant krav inte nu införs i efterhand för system som tagits i bruk mellan det att den lagen trädde i kraft och att den nu föreslagna lagen träder i kraft.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 10.4.

### *Väsentliga krav och tekniska specifikationer*

#### **2 kap. 8 §**

Genom bestämmelserna i *första stycket* genomförs delvis artiklarna 4 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG. Enligt direktiven delas järnvägssystemen in i delsystem, dvs. strukturellt eller funktionellt definierade områden, se bilaga II respektive III till direktiven. Av bestämmelserna framgår att de svenska järnvägssystemen – både delsystem och komponenter i dessa delsystem – med undantag för sådan äldre infrastruktur och sådana äldre fordon som exkluderats i 7 §, skall uppfylla vissa krav. De krav som avses är de som i direktiv 96/48/EG om höghastighetståg och i direktiv 2001/16/EG om konventionella tåg betecknas som ”väsentliga krav”. Syftet med dessa krav är att det europeiska järnvägssystemet skall bli tekniskt harmoniserat och det därigenom skall bli möjligt att kunna resa och transportera på järnväg på ett säkert och störningsfritt sätt.

Bestämmelserna om driftskompatibilitet i lagen omfattar dock inte endast de delar av de svenska järnvägssystemen som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet (TEN) för konventionella tåg, vilket följer som ett krav i direktiv 2001/16/EG. De omfattar också övriga delar av de svenska järnvägssystemen.

I paragrafens *andra stycke* anges att delsystemen dessutom skall överensstämma med de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som föreskrivs. Härigenom genomförs delvis artiklarna 5 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG. De specifikationer som avses är de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som utarbetas inom EU och i vilka direktivens väsentliga krav tar sig uttryck.

Delsystemen skall uppfylla de krav som anges i de TSD som gäller för varje delsystem. TSD utarbetas av ett gemensamt representativt organ inom EU enligt ett visst förfarande och beslutas av kommissionen efter ett kommittéförfarande och offentliggörs i Europeiska unionens tidning (EUT). Avsikten är att regeringen, med stöd av sitt bemyndigande (se 14 §), skall bemyndiga tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om specifikationer som motsvarar kraven i dessa TSD. Tillsynsmyndigheten

skall i förekommande fall komplettera dessa i den mån TSD inte uttömmande reglerar förutsättningarna för ett visst delsystem.

Innan TSD finns skall svenska järnvägssystem ändå uppfylla direktivens väsentliga krav. Tillsynsmyndigheten skall därför också kunna föreskriva hur direktivets väsentliga krav skall uppfyllas i avvaktan på TSD. Direktivets bestämmelser genomförs därmed huvudsakligen på en lägre normnivå än lag.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 10.

### *Delsystem*

#### **2 kap. 9 §**

Av *första stycket*, som har sin motsvarighet i 7 § första stycket lagen om järnvägssystem för höghastighetståg, framgår att delsystemen måste dels uppfylla de krav som anges i 8 § första stycket (i direktiven benämnda ”väsentliga krav”), dels överensstämma med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som anges i 8 § andra stycket (TSD i direktiven, vilka delsystemen skall underkastas för att uppfylla de väsentliga kraven). De krav som skall vara uppfyllda är de som gäller vid det tillfälle då delsystemet integreras i det aktuella järnvägssystemet, vilka skall framgå av TSD och föreskrifter meddelade av regeringen eller tillsynsmyndigheten.

*Andra stycket* har sin motsvarighet i 8 § lagen om järnvägssystem för höghastighetståg. Med en EG-kontrollförklaring avses det dokument där en tillverkare eller dennes ombud – på grundval av en EG-kontroll och bedömning av överensstämmelse, utförda av ett anmält organ – förklarar att ett delsystem överensstämmer med direktivets bestämmelser. Kontrollförklaringen är, vad gäller strukturella delsystem, avsedd för tillsynsmyndigheten i den medlemsstat där delsystemet har inrättats eller är i drift. Genom bestämmelsen genomförs artiklarna 16.1 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 10.

### *Komponenter*

#### **2 kap. 10 §**

Av bestämmelsen i *första stycket*, som i stort sett motsvarar 5 § lagen om järnvägssystem för höghastighetståg, framgår att komponenter får släppas ut på marknaden om de uppfyller vissa krav. Vilka krav, i direktiven benämnda ”väsentliga krav”, som skall uppfyllas skall framgå av föreskrifter meddelade av regeringen och tillsynsmyndigheten (se kommentaren till föregående paragraf). Bestämmelsen hindrar inte att komponenter får släppas ut på marknaden för andra tillämpningar än vad lagen avser. Bestämmelsen grundar sig på artiklarna 8 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

Av *andra stycket*, som i stort sett motsvarar 6 § lagen om järnvägssystem för höghastighetståg, framgår att med EG-försäkran avses att (om så föreskrivs i en TSD och av regeringen eller tillsynsmyndigheten) ett

anmält organ bedömer att en komponent överensstämmer med de tekniska specifikationer som den skall uppfylla eller att den är lämplig för den avsedda användningen. Med överensstämmelse med tekniska specifikationer menas här inte nödvändigtvis överensstämmelse med vad som anges i TSD. Däremot torde framgå av TSD vilka tekniska specifikationer, t.ex. s.k. europeiska specifikationer, som är aktuella för komponenten. Genom bestämmelsen genomförs artiklarna 10.1 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 10.

### *Beslut om undantag*

#### **2 kap. 11 §**

I bestämmelserna regleras möjligheterna att göra undantag från de krav som anges i 8 § andra stycket. Tillsynsmyndigheten får besluta att viss del av svenska järnvägssystem inte skall omfattas av gällande TSD. Av *första stycket* framgår att tillsynsmyndigheten får tillåta avvikelser från en TSD om det finns särskilda skäl som motiverar detta. Ingår delsystemet i ett transeuropeiskt järnvägssystem gäller särskilda förutsättningar, se 12 §.

Utgångspunkten för tillsynsmyndighetens bedömning torde vara de undantagsmöjligheter som enligt 12 och 14 §§ skall anges av regeringen. Här finns dock utrymme för tillsynsmyndigheten att mer allmänt bedöma om det med hänsyn till kostnaden för att uppfylla tillämpliga TSD i förhållande till den nytta detta innebär, är rimligt att göra avsteg från aktuella TSD.

Ett beslut om undantag måste enligt *andra stycket* förenas med villkor som skall gälla i stället för den eller de TSD som annars gäller för det berörda delsystemet. De villkor som skall meddelas är de som bedöms som nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitets synpunkt.

Ett beslut om undantag gäller endast för det projekt som ansökan om undantag omfattar och detta skall också tydligt framgå av beslutet. För att få använda ett strukturellt delsystem krävs dessutom ett ibruktagebeslut av tillsynsmyndigheten, se 13 §.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 10.

#### **2 kap. 12 §**

Paragrafen, som har sin motsvarighet i 9 § lagen om järnvägssystem för höghastighetståg, anger möjligheterna att frånga TSD när delsystemet ingår i de svenska delarna av det transeuropeiska järnvägssystemet. De transeuropeiska järnvägssystemen omfattar den infrastruktur som anges i artikel 10 i Europaparlamentet och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, ändrat genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1346/2001/EG av den 22 maj 2001. De består dels av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, vilket beskrivs i bilaga 1 till direktiv 2001/16/EG, dels av det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, vilket beskrivs i bilaga 1 till direktiv

96/48/EG. Det ankommer på regeringen att föreskriva vad som utgör de transeuropeiska järnvägssystemen (jfr 1 kap. 5 §).

Ingår delsystemet i ett transeuropeiskt järnvägssystem reglerar artiklarna 7 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG uttömmande medlemsstaternas möjligheter att göra undantag från att tillämpa viss TSD.

I bestämmelsen anges regeringens möjlighet att föreskriva att undantagsmöjligheterna i direktiven skall kunna utnyttjas. Bemyndigandet för regeringen ges i 14 §.

En förutsättning enligt direktiven för att få göra undantag är att detta anmäls till EG-kommissionen och att kommissionen tillåter undantaget. Det ankommer på regeringen att ange också detta när undantagsmöjligheten regleras i förordning. I vissa fall skall dessutom kommissionen rekommendation om vilka specifikationer som i stället skall följas iakttas.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 10.

## Tillsynsmyndighetens godkännande

### 2 kap. 13 §

Paragrafen, genom vilken artiklarna 14 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG genomförs, motsvarar också 17–19 §§ järnvägssäkerhetslagen, vilka bestämmelser nu flyttats över till denna lag både vad gäller ”äldre” järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon (andra stycket) och ”nya” delsystem (första stycket). Paragrafen har delvis utformats efter *Lagrådets* förslag.

I *första stycket* anges att delsystem får tas i bruk endast efter det att tillsynsmyndigheten har godkänt att så sker, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet. Som framgår av kommentaren till 8 § är delsystemen dels strukturella, dels funktionella. Direktiven kräver godkännande endast vad gäller strukturella delsystem. Denna avgränsning får anges i förordning (se avsnitt 10.3). Avsikten med kravet på godkännande är dels att säkerställa att olika delsystem i praktiken kan användas tillsammans utan att det finns risk för att skador eller olyckor uppstår, dels att relevanta säkerhetskrav i 1–5 §§ är tillgodosedda.

Tillsynsmyndigheten skall göra en prövning av de nödvändiga handlingar – EG-kontrollförklaring och EG-försäkran – som verksamhetsutövaren skall förete för myndigheten. Om tillsynsmyndigheten gör bedömningen att delsystemet inte uppfyller kraven enligt 8 §, trots att det är försett med EG-kontrollförklaring, kan myndigheten besluta om kompletterande kontroller, se 8 kap. 7 § andra stycket. Utgångspunkten är dock att en sådan förklaring skall innebära att systemet skall anses uppfylla kraven.

Genom bemyndigandet i 14 § ges möjlighet att föreskriva undantag från kravet på godkännande för, förutom för funktionella delsystem, vissa arbetsfordon etc.

Enligt övergångsbestämmelserna till järnvägssäkerhetslagen gäller ett beslut om att godkänna spåranläggningar och fordon enligt järnvägssäkerhetslagen som meddelats före lagens ikraftträdande till dess att anläggningen eller fordonet efter ikraftträdandet byggs om eller moderniseras, då ett beslut om godkännande enligt järnvägslagen krävs. Av över-



gångsbestämmelserna till järnvägslagen följer att paragrafen inte gäller sådana ”äldre” delsystem som lagen om järnvägssystem för höghastighetståg varit tillämplig på, se kommentaren till 7 § och avsnitt 10.3.

I *andra stycket* anges vad som gäller för järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon som enligt 7 § inte omfattas av bestämmelserna om driftskompatibilitet. Eftersom en stor del av järnvägsinfrastrukturen och fordonen under mycket lång tid kommer att utgöras av sådan äldre infrastruktur och fordon är det inte lämpligt att enbart reglera frågan i en övergångsbestämmelse. Bestämmelsen innebär dock i princip att bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen fortsätter att gälla för infrastrukturen och fordonen. De relevanta bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen förs dock över till 1–5 §§ i detta kapitel. Denna äldre infrastruktur och dessa äldre fordon skall således av tillsynsmyndigheten bedömas enbart enligt 1–5 §§.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 10.3–4.

## Bemyndigande

### 2 kap. 14 §

*Första stycket* innebär ett bemyndigande till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att utfärda de tekniska och andra föreskrifter som behövs för att direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG skall genomföras i svensk rätt. Det utgör också motsvarigheten till de möjligheter att föreskriva om säkerhet och olycksrapportering som ges enligt järnvägssäkerhetslagen. Vidare kan föreskrivas om undantag från kravet på tillsynsmyndighetens godkännande av delsystem.

I *andra stycket* bemyndigas regeringen att föreskriva om de möjligheter till undantag från att tillämpa TSD som ges i direktiven (se 12 §).

## 3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet

### Tillstånd för järnvägsföretag

#### *Tillståndskrav*

### 3 kap. 1 §

Paragrafen, som utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, motsvarar delar av vad som sägs om järnvägstrafik i 4 § järnvägssäkerhetslagen och artikel 32.2 i direktiv 2001/14/EG. I paragrafen anges vilka tillstånd ett järnvägsföretag skall ha för att få utföra trafik. Järnvägsföretaget skall ha både licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd för att kunna utöva verksamhet i Sverige. Det är endast det företag som avser att svara för dragningen av järnvägsfordon, dvs. själva åkerifunktionen, som skall ha

dessa tillstånd. Det företag som enbart avser att organisera trafik skall ha auktorisation i enlighet med bestämmelserna i 5 och 6 §§. Prop. 2003/04:123

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.3.1.

*Licens*

### 3 kap. 2 §

Innehållet i bestämmelsen grundar sig på 4 § järnvägssäkerhetslagen och artiklarna 4–10 i direktiv 95/18/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG.

Av *första stycket* framgår under vilka förutsättningar licens beviljas. De krav som skall vara uppfyllda följer av artikel 5 i direktiv 95/18/EG. Samtliga krav som anges i paragrafen skall vara uppfyllda för att licens skall beviljas en sökande.

Enligt *punkt 1* får licens beviljas den som avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik. Att utföra järnvägstrafik innebär inte nödvändigtvis att även organisera trafik. Den sistnämnda verksamheten kan utföras av ett annat företag som i så fall måste ansöka om auktorisation för denna verksamhet enligt 5 och 6 §§ i detta kapitel.

Enligt *punkt 2* krävs att sökanden har sin hemvist eller sitt säte i Sverige. Denna licens gäller sedan inom hela EES och i Schweiz.

De krav som skall vara uppfyllda enligt *punkt 3* grundar sig på direktiv 95/18/EG och är utformade efter mönster av 4 § andra stycket järnvägssäkerhetslagen. Vad som avses med *yrkeskunnande* och *ekonomisk förmåga* framgår av artiklarna 7 och 8 i direktiv 95/18/EG och förarbetena till järnvägssäkerhetslagen. I järnvägssäkerhetslagen anges i 11 § som ett av de grundläggande kraven att för verksamheten skall den organisation finnas som krävs för att verksamheten skall kunna bedrivas på ett säkert sätt. Innehållet i bestämmelsen grundar sig ursprungligen på artikel 8.1 a i direktiv 95/18/EG. Detta krav har visserligen delvis överförts till 2 kap. 3 § som ett allmänt krav på verksamheter som omfattas av lagen. Direktivets precisering i detta avseende, liksom vad gäller andra preciseringar, bör dock tydligt anges i regeringsförordning som krav på den som skall beviljas licens. Till ytterligare ledning har i förarbetena till järnvägssäkerhetslagen bl.a. angetts när det gäller yrkeskunnande att det främst är branscherfarenhet samt administrativt och ekonomiskt kunnande som skall prövas. I fråga om den ekonomiska lämpligheten har angetts att det främst är sökandens ekonomiska förutsättningar att driva verksamheten i enlighet med regelverket som bör prövas. Om sökandens ekonomiska kalkyl är alltför optimistisk finns det nämligen risk för att man i verksamheten underlåter att uppfylla sådana säkerhetskrav som innebär utgifter utan att ge några intäkter. Sökandens allmänna kreditvärdighet kan i det sammanhanget ha betydelse (se vidare prop. 1990/91:1, s. 39 f.).

Av artikel 6 i direktiv 95/18/EG (ändrad genom artikel 1 i direktiv 2001/13/EG) framgår vad som avses med *gott anseende*. Den som ansöker om tillstånd skall inte ha dömts för allvarliga brott, inklusive brott på det ekonomiska området, inte ha varit föremål för konkursförfarande, inte ha dömts för allvarliga överträdelse av särskild lagstiftning som är tillämpliga på transporter, och inte heller ha dömts för allvarlig eller upp-

repad underlåtenhet att uppfylla skyldigheter enligt social- eller arbetsrättslig lagstiftning, inklusive skyldigheter enligt lagstiftningen om arbetarskydd, eller skyldigheter enligt tulllagstiftning när det gäller företag som önskar bedriva gränsöverskridande godstransporter som skall genomgå tullförfaranden. Även detta bör framgå i förordning.

För att tillsynsmyndigheten skall kunna göra en bedömning av sökandens lämplighet krävs att sökanden lämnar relevanta uppgifter till myndigheten. Vad gäller lämplighetsprövningen som skall ske äger uttalandena i förarbetena till järnvägssäkerhetslagen om myndighetens lämplighetsprövning alltjämt giltighet (prop. 1990/91:1, s. 39).

Vad som föreskrivs om krav på innehav av försäkring eller annat likvärdigt arrangemang i *punkt 4* grundar sig på 4 § tredje stycket tredje meningen järnvägssäkerhetslagen och artikel 9 i direktiv 95/18/EG.

Enligt *andra stycket* gäller en licens eller motsvarande tillstånd utfärdat i en annan EES-stat eller i Schweiz utan ytterligare prövning direkt i Sverige. För att få utföra trafik här i landet krävs emellertid, i likhet med vad som gäller för svenska järnvägsföretag, också ett säkerhetsintyg enligt 3 §.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.3.2.

## Säkerhetsintyg

### 3 kap. 3 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 32 i direktiv 2001/14/EG. Av *första stycket* framgår under vilka förutsättningar säkerhetsintyg får beviljas. En förutsättning är att den sökande redan innehar licens. Detta framgår av att det i bestämmelsen talas om järnvägsföretag, vilka per definition har licens (se 1 kap. 4 §). Därutöver krävs att sökanden kan anses uppfylla de allmänna säkerhetskraven i 2 kap. samt i de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och använder sådana fordon som uppfyller kraven i 2 kap. Säkerhetskraven i 2 kap. 1–5 §§ motsvarar i princip nu gällande rätt enligt järnvägssäkerhetslagen. Järnvägsföretag skall, för att få säkerhetsintyg, även visa att det genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang har täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av just den trafik som intyget gäller. Säkerhetsintyget ges med nödvändighet med vetskap om vilken slags trafik som skall bedrivas och på vilka linjer. Eftersom intyget således är mer specificerat än en licens, som ju är generell och giltig i hela EES och i Schweiz, kan också kravet på försäkring vara mer specificerat än det som följer av 2 § 4. Detta hindrar inte att kraven ofta, kanske i normalfallet, är sammanfallande.

Enligt *andra stycket* får kraven anpassas till verksamhetens art och omfattning. Det skall framgå av intyget vilka lättnader som gällt och vilka begränsningar som därför gäller för den verksamhet intyget avser.

Bestämmelsen har behandlats närmare i avsnitt 11.3.3.

*Särskilt tillstånd***3 kap. 4 §**

I bestämmelsen, som utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, anges i vilka fall ett järnvägsföretag i stället för licens och säkerhetsintyg kan ansöka om särskilt nationellt tillstånd att bedriva järnvägstrafik. I princip gäller samma krav som för licens och säkerhetsintyg. Skillnaden är att tillsynsmyndigheten får anpassa kraven till verksamhetens art och omfattning.

Det särskilda tillståndet är inte giltigt inom EES eller i Schweiz, utan gäller enbart i Sverige. Ett företag som har beviljats särskilt tillstånd kan således inte med stöd av detta ansöka om säkerhetsintyg för att utföra trafik utom Sveriges gränser.

I *första stycket* anges i vilka fall särskilt tillstånd kan meddelas.

Den möjlighet till särskilt tillstånd som anges i *punkt 1* omfattar sådan persontrafik som bedrivs på Roslagsbanan, Saltsjöbanan och annan likartad verksamhet.

Undantaget i direktiv 91/440/EEG och 2001/13/EG från direktivens tillämpningsområde för regional godstrafik, har angivits i *punkt 2*. Punkten omfattar också den som äger en kortare sträcka järnvägsinfrastruktur och som transporterar gods för eget bruk på denna, dvs. undantaget i artikel 1.2 d i direktiv 95/18/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG.

Enligt *punkt 3* kan särskilt tillstånd ges för den som endast utför trafik för att utföra spårunderhåll.

I *punkt 4* anges möjligheten att ge särskilt tillstånd för museitrafik eller liknande.

Genom bestämmelsen utnyttjas undantagen i artikel 1.2 a, c och d i direktiv 95/18/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/13/EG.

Av *andra stycket* framgår att kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning. Det skall framgå av tillståndet vilka lättnader som gäller och vilka begränsningar som därför gäller för den verksamhet tillståndet avser.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.3.4.

**Tillstånd för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik****3 kap. 5 §**

Paragrafen reglerar tillståndskravet för den som avser att enbart organisera järnvägstrafik, det vill säga den verksamhetsutövare som endast svarar för planering och trafikupplägg. Den som avses i denna bestämmelse utför alltså inte själv järnvägstrafik, dvs. svarar för själva dragningen av tåg, utan svarar endast för att organisera trafikupplägget. Auktorisationen är ett krav för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet. Rikstrafiken omfattas inte av kravet på auktorisation.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.4.

Paragrafen anger vilka krav som skall vara uppfyllda för att auktorisation skall kunna beviljas. Enligt paragrafen är det endast den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik som får beviljas auktorisation. Bestämmelsen har sin grund i artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG, vilken medger att även andra verksamhetsutövare än järnvägsföretag får ansöka om infrastrukturkapacitet. I artikel 2 b i direktivet anges exempel på vad som kan utgöra en fysisk och/eller juridisk person som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att bedriva järnvägstrafik, nämligen myndigheter enligt rådets förordning (EEG) nr 1191/69<sup>1</sup> och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter.

De krav som i övrigt skall vara uppfyllda enligt paragrafen motsvarar de krav som gäller för licens enligt 2 § 3, dvs. auktorisation får beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att organisera järnvägstrafik.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.4.

### Tillstånd för infrastrukturförvaltare

#### 3 kap. 7 §

Av bestämmelsen framgår att den som förvaltar järnvägsinfrastruktur eller driver anläggningar som hör till infrastrukturen skall ha tillstånd till att bedriva sådan verksamhet i enlighet med de krav som anges i lagen. Även trafikledning ingår i ansvaret för järnvägsinfrastruktur. Sådan verksamhet får således inte utföras utan tillstånd. I förarbetena till järnvägs-säkerhetslagen (prop. 1990/91:1, s. 31) redogörs för vad som avses med bl.a. trafikledning i järnvägssäkerhetslagens mening. Innehållet i den beskrivningen är relevant även för denna bestämmelse. Trafikledning innefattar enligt denna redogörelse tidtabellsplanering och trafikledningsverksamhet. Sistnämnda verksamhet utövas av centralt placerade tågledare eller av tågklarerare som styr trafiken med hjälp av det s.k. fjärrblockeringssystemet eller är placerade vid olika stationer.

I ansvaret för att förvalta järnvägsinfrastruktur ingår befogenheten att tilldela kapacitet på järnvägsinfrastrukturen och att fastställa de infrastrukturavgifter som får tas ut. Dessa funktioner skall enligt direktiv 2001/14/EG ligga hos infrastrukturförvaltaren och denne skall vara oberoende i förhållande till samtliga järnvägsföretag.

Banverket omfattas inte av kravet på tillstånd.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.5.

#### 3 kap. 8 §

<sup>1</sup> Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 56, 28.6.1969, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

Av *första stycket* framgår vilka förutsättningar som gäller för att kunna bevilja tillstånd till att förvalta infrastruktur. De krav som ställs på en infrastrukturförvaltare är i princip desamma som gäller i dag enligt 4 § järnvägssäkerhetslagen.

En infrastrukturförvaltare skall i princip uppfylla de villkor som gäller för att bevilja ett järnvägsföretag licens och säkerhetsintyg enligt 2 och 3 §§. Förutsättningarna att bevilja tillstånd för att bedriva järnvägsinfrastruktur styrs inte av bestämmelserna i direktiven. Det innebär att det finns möjlighet att anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning, vilket framgår av *andra stycket*. Det skall framgå av tillståndet vilken anpassning som gjorts och givetvis för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.5.

## Villkor och omprövning

### 3 kap. 9 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar 7 § järnvägssäkerhetslagen. Tillstånden bör alltså kunna förenas med villkor. Givetvis bör generella krav inte utformas som villkor utan anges i tillsynsmyndighetens föreskrifter. Däremot kan det finnas skäl att meddela individuellt bestämda villkor även för de verksamhetsutövare som för vissa verksamheter inte behöver tillstånd, dvs. Banverket och Rikstrafiken.

Möjligheten att förena tillstånd med villkor gäller inte beträffande licens.

*Andra stycket* fyller delvis samma syfte som 15 § järnvägssäkerhetslagen och har även sin grund i kraven på omprövning av tillstånd i direktiv 95/18/EG. Ytterst vilar ansvaret för säkerhet m.m. hos verksamhetsutövarna. Det ingår givetvis i tillsynsmyndighetens uppgifter att övervaka att verksamheter bedrivs i enlighet med gällande tillstånd, men det ankommer i första hand på verksamhetsutövaren att se till att relevanta förändringar i verksamheten kommer till myndighetens kännedom.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 11.6.

## 4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

### 4 kap. 1 §

Genom paragrafen genomförs artiklarna 4, 6.1 och 9.4 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG. Bestämmelserna syftar till att säkerställa insyn i ekonomiska förhållanden beträffande vissa verksamheter och att motverka diskriminerande s.k. kors-subsventionering mellan verksamheter. Bestämmelserna berör företag som bedriver flera verksamheter i samma juridiska person, exempelvis företag som – oftast efter särskilt medgivande, se 6 kap. 2 §, – både bedriver järnvägstrafik och tillhandahåller järnvägsinfrastruktur. Dessa företag skall ha en öppen och tydlig redovisning av de olika verksamheterna och får inte överföra utbetalade offentliga stöd mellan vissa verksamheter.

Bestämmelserna torde främst träffa vissa gods företag som både bedriver godstrafik och tillhandahåller godsterminaltjänster med tillhörande infrastruktur. Även andra järnvägs företag som bedriver blandad verksamhet inom järnvägsbranschen berörs, exempelvis IBAB på Inlandsbanan.

I paragrafen anges de grundläggande särskilda redovisningsregler som företag, som bedriver flera olika verksamheter, skall iaktta. Av *första stycket* framgår att järnvägs företag från annan verksamhet skall särredovisa verksamhet som avser godstransporter eller förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare skall separat från annan verksamhet redovisa transporttjänster.

Den särskilda redovisning som skall upprättas skall ske utöver ordinarie årsredovisning. Hur den särskilda redovisningen skall vara utformad bör framgå av de föreskrifter som regeringen eller tillsynsmyndigheten med stöd av 3 § får meddela.

Enligt *tredje stycket* får offentligt stöd som utbetalas till dessa verksamheter inte användas i annan verksamhet än den det utbetalats till. Offentligt stöd som utbetalas till persontransportverksamhet skall dessutom redovisas separat i bokföringen för denna verksamhet. Med offentligt stöd avses sådant direkt ekonomiskt stöd som det allmänna ger till viss verksamhet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 12.

#### **4 kap. 2 §**

Av bestämmelsen framgår att järnvägs företag som bedriver museijärnvägs- eller veterantågstrafik inte är skyldiga att följa redovisningsbestämmelserna.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 12.

#### **4 kap. 3 §**

Genom bemyndigandet, som begränsats i enlighet med vad *Lagrådet* föreslagit, kan regeringen eller tillsynsmyndigheten t.ex. ange hur bokföringen och redovisningen skall vara utformad.

### **5 kap. Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät**

#### **Persontrafik**

#### **5 kap. 1 §**

Paragrafen, som utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, upplyser i *första stycket* att regeringen meddelar föreskrifter om rätten att bedriva persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Så sker också i dag, genom förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar. Regeringens bestämmanderätt är inskränkt bara på det sätt som anges i 2 §.

I *andra stycket* anges att en privat infrastrukturförvaltare själv bestämmer vem som får utföra persontrafik på dennes järnvägsnät. Förvaltarens rätt begränsas i detta avseende endast på sätt som anges i 2 §.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 13.

## 5 kap. 2 §

Bestämmelsen, genom vilken artikel 10.1 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG genomförs beträffande persontrafik, reglerar trafikeringsrätten för internationell persontrafik på hela järnvägsnätet i Sverige. Innehållet i paragrafen motsvarar vad som gäller i dag för trafik på statens spåranläggningar enligt 13 § förordningen om statens spåranläggningar och på övrig järnvägsinfrastruktur i Sverige enligt lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 13.

## Godstrafik

### 5 kap. 3 §

Av *första stycket* framgår vem som har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät, dvs. både järnvägsnät som förvaltas av staten och annan järnvägsinfrastruktur. Bestämmelsen innebär att kraven på marknadstillträde för internationell godstrafik enligt artikel 10.1–3 och 10.8 samt artikel 10 a i direktiv 91/440/EG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG genomförs direkt i svensk rätt, utan att den möjlighet att avvakta med marknadsöppnandet till år 2008 som direktivet medger utnyttjas. Rätt att bedriva godstrafik på järnvägsnät tillkommer järnvägsföretag med säte i Sverige, annan EES-stat eller Schweiz. En verksamhetsutövare måste ha beviljats licens antingen i Sverige eller i den stat där denne har sitt säte. Verksamhetsutövaren skall därutöver ha beviljats säkerhetsintyg i Sverige.

I andra meningen regleras rätten till s.k. cabotage, dvs. rätten att lasta, transportera och lossa gods inom landet. I rätten att bedriva godstrafik på järnväg ligger även rätten till cabotage. Även ett järnvägsföretag med säte i annan EES-stat eller Schweiz skall ha en sådan rätt, under förutsättning att motsvarande rätt medges ett svenskt järnvägsföretag i den stat där järnvägsföretaget har sitt säte.

I *andra stycket* regleras den auktoriserades rätt att trafikera svenska järnvägsnät för godstrafik. Rätten innebär att den auktoriserade verksamhetsutövaren kan ansöka om infrastrukturkapacitet för sin verksamhet enligt 6 kap. För den auktoriserade verksamhetsutövare som inte har säte eller hemvist i Sverige gäller denna trafikeringsrätt endast om en motsvarande rätt finns för en svensk verksamhetsutövare i den auktoriserades hemland.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 13.

### 5 kap. 4 §

Paragrafen anger de undantag från rätten att utföra eller organisera godstrafik enligt 3 § som enligt artikel 1.3 i direktiv 2001/14/EG får göras. En



sådan rätt gäller inte på sådana fristående järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för personbefordran i stads- och förortstrafik, såsom t.ex. det järnvägsnät som Roslagsbanan utgör. Den gäller inte heller på sådan privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstrafik. Denna punkt tar sikte på industrispår.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 13.

## 6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

### Skyldigheter för infrastrukturförvaltare

#### *Grundläggande skyldigheter*

#### 6 kap. 1 §

Genom bestämmelsen, som delvis utformats efter *Lagrådets* påpekanden, genomförs artiklarna 4.6, 14.1, 16.1, 18.1 och 19.1 i direktiv 2001/14/EG. Enligt *första stycket* tillförsäkras den som har rätt att utföra och organisera person- och/eller godstrafik enligt 5 kap. en rätt att få sin ansökan om infrastrukturkapacitet behandlad. Det är infrastrukturförvaltaren som ansvarar för tilldelningen av infrastrukturkapacitet på det egna järnvägsnätet och denne åläggs en skyldighet att behandla samtliga ansökningar från behöriga sökande och utifrån dessa upplåta kapacitet på sitt järnvägsnät. Enligt artikel 14.1 i direktiv 2001/14/EG skall denna tilldelning ske på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

Av bestämmelsen framgår också att infrastrukturförvaltaren skall ta ut avgift för upplåtelsen. Detta skall göras i enlighet med de principer som anges i 7 kap.

Såsom *Lagrådet* påpekar bör bestämmelsen i artikel 4.6 i direktivet om att infrastrukturförvaltarna skall beakta den konfidentiella naturen hos företagsinformation som en sökande har tillhandahållit beaktas i lagen. Så sker i *andra stycket* i förevarande paragraf. Vid bl.a. eventuella förhandlingar om särskilda avgifter kan sådan känslig information lämnas. Bestämmelsen avser att säkerställa att sådana upplysningar inte missbrukas. De erhållna uppgifterna skall behandlas med den försiktighet som krävs med hänsyn till upplysningarnas innehåll. Bestämmelser om ansvar för den som bryter mot tystnadsplikt finns i brottsbalken. Motsvarande sekretess som nu enligt 2 § sekretessförordningen (1980:657) och punkt 122 bilagan till förordningen är föreskriven för Tågtrafikledningen i fråga om banfördelning bör i fortsättningen gälla Banverket.

Enligt *tredje stycket* är det infrastrukturförvaltaren som ansvarar för att kapacitetstilldelningen sker i enlighet med fastställd tidsplan. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall meddela närmare föreskrifter om innehållet i tidsplanen i enlighet med direktivet (jfr. 25 §). Innehållet i tidsplanen för tilldelningsförfarande anges i bilaga III till direktivet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.

Av bestämmelsen framgår att ett järnvägsföretag eller ett auktoriserat företag inte får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Kravet på oberoende följer bl.a. av artikel 6.3 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG. Som framgår av artikeln är dock det väsentliga att ett rättvist och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen kan upprätthållas, men att ett visst utrymme finns för att tillåta andra organisatoriska strukturer. Av redovisningsbestämmelserna i direktivet framgår att samma företag i vissa fall kan ha båda typer av uppgifter. För t.ex. vissa mindre industrispår vore det också orimligt att kräva att uppgifterna hanterades av varandra helt oberoende aktörer. Det finns därför en möjlighet för tillsynsmyndigheten att bevilja undantag i särskilda fall, under förutsättning att det finns garantier för att tilldelning av kapacitet och fastställande av avgifter kan ske på ett icke-diskriminerande sätt.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.1.

### 6 kap. 3 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 22.3-4, 23.2 samt 24.2 i direktiv 2001/14/EG.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturförvaltarna har en skyldighet att för sina respektive järnvägsnät göra bedömningar av vilka typer av transporttjänster som kan bli aktuella på infrastrukturen och planera för detta. Infrastrukturförvaltarna måste härvid också beakta att det kan komma in ansökningar efter det att ansökningstiden löpt ut, s.k. ad hoc-ansökningar. Om det kan förväntas att ad hoc-ansökningar kommer att ges in, skall kapacitet reserveras för sådana ansökningar. För det fall att alla ansökningar inte kan tillgodoses i enlighet med sökandenas önskemål skall infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av s.k. extra avgifter (se 7 kap. 3 §) eller i enlighet med de prioriteringskriterier han har ställt upp i sin beskrivning av järnvägsnätet, se 5 §.

Prioriteringskriterierna kan innebära att infrastrukturförvaltaren vid kapacitetskonflikter t.ex. prioriterar allmännyttiga tjänster eller gods-transporter. Kriterierna måste vara utformade på ett sätt som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen, dvs. att den trafik som representerar det minsta samhällsekonomiska nytto bortfallet bör vara den som får träda tillbaka när samtliga önskemål inte kan tillgodoses. En förutsättning är alltså att tilldelningen sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (se 1 §).

Det går också att kombinera avgifter med prioriteringskriterier. Man kan tänka sig situationen att en extra avgift tagits ut för överbelastad infrastruktur enligt 7 kap. 3 § första stycket, men att konfliktsituationen trots detta kvarstår. Fler sökanden än som får plats på infrastrukturen är beredda att betala den extra avgiften. I detta läge har infrastrukturförvaltaren möjlighet att använda sig av prioriteringskriterier. Det förutsätter givetvis att infrastrukturförvaltaren har angett sådana kriterier i sin beskrivning av järnvägsnätet.

I *andra stycket* anges att infrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik. Härmed avses i första hand järnvägstrafik med vissa tekniska

egenskaper, som exempelvis höghastighetståg. Sådan reservation förutsätter dock att alternativ järnvägsinfrastruktur finns och får inte hindra annan trafik om denna har de tekniska egenskaper som krävs. Om infrastruktur reserveras skall det anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.

## 6 kap. 4 §

Paragrafen, som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, genomför artikel 15.1 och 4 samt, tillsammans med 9 §, artikel 18.2 i direktiv 2001/14/EG.

Av paragrafen framgår att infrastrukturförvaltare skall samarbeta för att kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet effektivt på mer än ett järnvägsnät. I direktivet anges i artikel 18 beträffande dessa tåglägen för internationell trafik att anpassningar skall göras senare, dvs. under tågplaneprocessen, endast om det är absolut nödvändigt. I artikel 15.1 nämns att infrastrukturförvaltarna vid planeringsarbetet särskilt skall beakta internationell godstrafik.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### *Beskrivning av järnvägsnät*

## 6 kap. 5 §

Genom paragrafen genomförs artiklarna 3 och 22.6 i direktiv 2001/14/EG.

I *första stycket* regleras infrastrukturförvaltarens skyldighet att upprätta en beskrivning av det järnvägsnät han råder över och ramarna för vad denna järnvägsnätsbeskrivning skall innehålla. Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen är att säkerställa inflytande och insyn över villkoren och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Järnvägsnätsbeskrivningen skall innehålla all information som kan anses nödvändig för att utnyttja tillträdesrätten. Den skall ange tillgänglig infrastruktur och villkor för tillträde till infrastrukturen samt de förfaranden och kriterier för fördelning av kapacitet förvaltaren avser att tillämpa. Som framgår av 1 § skall dessa kriterier vara utformade så att tilldelningen sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Av 3 § första stycket framgår att tillämpning av kriterierna skall medföra ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. En sådan tillämpning innebär att den trafik som representerar det minsta samhällsekonomiska nyttobortfallet bör vara den som får träda tillbaka när samtliga önskemål inte kan tillgodoses. Enligt artikel 22.5 i direktivet skall betydelsen av godstrafiktjänster beaktas i tillräcklig grad när prioriteringskriterier bestäms. I bilaga I till direktivet anges vidare utförligt vilken information som järnvägsnätsbeskrivningen skall innehålla. Det ankommer på regeringen eller tillsynsmyndigheten att reglera dessa frågor i föreskrifter (se 25 §).

Enligt *andra stycket* krävs att järnvägsnätsbeskrivningen tas fram efter samråd med berörda parter, såsom de som tidigare har ansökt om infrastrukturkapacitet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

**6 kap. 6 §**

Bestämmelsen genomför artikel 25 och 26 direktiv 2001/14/EG.

Paragrafen anger de krav som ställs på en infrastrukturförvaltare i samband med att denne förklarat viss del av infrastrukturen överbelastad. Infrastrukturförvaltaren skall då göra en kapacitetsanalys i syfte att få fram orsakerna till att ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses och föreslå åtgärder för att kunna tillmötesgå fler ansökningar. Kapacitetsanalysen skall avslutas inom sex månader från det att infrastrukturen förklarats överbelastad. Vidare innehåller bestämmelsen krav på infrastrukturförvaltaren att upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. Denna skall upprättas efter samråd med användare av den relevanta järnvägsinfrastrukturen. Den närmare regleringen av förfarandet har överlämnats till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, se 25 §.

Om det finns en upprättad och godkänd kapacitetsförstärkningsplan och denna plan håller på att genomföras behöver någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan inte göras.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

**Tilldelningsförfarande***Ansökan***6 kap. 7 §**

Av bestämmelsen framgår att den som vill ansöka om infrastrukturkapacitet skall göra detta på det sätt infrastrukturförvaltaren angivit i sin järnvägsnätsbeskrivning. Vidare framgår att en infrastrukturförvaltare är skyldig att ta emot ansökningar som omfattar nyttjande även av andra infrastrukturförvaltares infrastrukturkapacitet enligt artikel 19.4 i direktiv 2001/14/EG.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

**6 kap. 8 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 28 i direktiv 2001/14/EG. Den riktar sig mot infrastrukturförvaltaren och dennes planerade banarbeten.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

*Kapacitetsplanering***6 kap. 9 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 18.2 och 20.1 och 20.3 direktiv 2001/14/EG.

Av *första stycket* framgår att när tidsfristen för ansökningsförfarandet löpt ut skall infrastrukturförvaltaren, med utgångspunkt från dels de ansökningar som kommit in, dels de tåglägen för internationellt trafik som man planerat med andra infrastrukturförvaltare enligt 4 §, ta fram ett förslag till tågplan. Därvid skall också behovet av reservkapacitet för t.ex. banarbeten och s.k. ad hoc-ansökningar (se kommentaren till 16 §), beaktas.

Enligt *andra stycket* skall infrastrukturförvaltaren vid utarbetandet av tågplanen så långt möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökanden, inklusive den ekonomiska effekten.

Enligt *tredje stycket* skall berörda parter ges möjlighet att yttra sig över utkastet till tågplan. Som berörd part räknas framför allt sådana järnvägsföretag som ansökt om kapacitet, men också de vars möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplaneperioden kan komma att påverkas av tågplanen. Infrastrukturförvaltaren har en skyldighet att beakta de synpunkter som lämnas och att vidta lämpliga åtgärder för att försöka lösa de problem som tas upp.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 10 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 21.1–3 och 5 i direktiv 2001/14/EG. Om intressekonflikter uppstår i den tågplaneprocess som avses i 9 § skall infrastrukturförvaltaren genom samråd med sökandena och samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på samtliga sökandes önskemål. Infrastrukturförvaltaren har i denna samordningsprocess rätt att inom rimliga gränser föreslå annan infrastruktur än den som har begärts.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 11 §**

Av bestämmelsen framgår endast att infrastrukturförvaltaren beslutar om tågplan i enlighet med ansökningarna om dessa kan samordnas.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 12 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 21.6 i direktiv 2001/14/EG. Detta förfarande skall inte förväxlas med möjligheten att hänskjuta tvister till tillsynsmyndigheten enligt 8 kap. 9 §.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 13 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 22 i direktiv 2001/14/EG.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturförvaltaren skall förklara infrastrukturen överbelastad om det efter samordning och eventuellt tvistlösningsförfarande enligt 12 § inte går att samordna ansökningarna. Den del av infrastrukturen där oförenliga önskemål föreligger skall av infrastrukturförvaltaren förklaras överbelastad. Det skall anges vilket

tidsintervall överbelastningen avser. När viss infrastruktur har förklarats överbelastad följer av 6 § att infrastrukturförvaltaren skall genomföra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Enligt *andra stycket* får infrastrukturförvaltaren redan innan samordningsförfarande enligt 10 § inletts, förklara viss del av infrastrukturen för överbelastad. Denna möjlighet inskränker sig dock till fall då det erfarenhetsmässigt står helt klart att kapacitetsbrist kommer att föreligga samt att denna kapacitetsbrist är av betydande omfattning. Möjligheten att på förhand förklara infrastrukturen överbelastad sammanhänger med det förhållandet att det är först efter en sådan förklaring infrastrukturförvaltaren har möjlighet att ta ut en extra avgift enligt 7 kap. 3 § första stycket.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 14 §**

I bestämmelsen anges, i enlighet med artikel 22.3 i direktiv 2001/14/EG, att om en sådan extra avgift som anges i 7 kap. 3 § används, skall denna i första hand vara utslagsgivande för fördelningen av infrastrukturkapacitet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 15 §**

Bestämmelsen, genom vilken artikel 22.3 och 4 i direktiv 2001/14/EG genomförs, anger när prioriteringskriterier skall tillämpas. Ett grundläggande krav för att få tillämpa prioriteringskriterier är att dessa angetts i järnvägsnätbeskrivningen. Lagen tillåter att man använder sig av extra avgifter enligt 7 kap. 3 § första stycket eller av på förhand bestämda prioriteringskriterier eller en kombination av båda.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 16 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 23.1 i direktiv 2001/14/EG angående s.k. ad hoc-ansökningar. Enligt 3 § skall infrastrukturförvaltaren göra en bedömning av behovet av reservkapacitet, bl.a. för ansökningar från dem som valt att inte delta i tågplanprocessen, dvs. ad hoc-ansökningar. Denna skyldighet gäller även om infrastrukturen är överbelastad. Av paragrafen framgår att infrastrukturförvaltaren skall besvara en sådan ansökan som ges in under en gällande tågplanepериод så snabbt som möjligt, senast inom fem arbetsdagar.

*Åtgärder vid störningar och liknande*

### **6 kap. 17 §**

Genom paragrafen, som delvis utformats efter *Lagrådets* förslag, genomförs delvis artikel 29 i direktiv 2001/14/EG.

Infrastrukturförvaltaren ges genom bestämmelsen skyldighet att vid störningar vidta åtgärder för att återställa trafiken till normala för-

hållanden och möjlighet att t.ex. efter en olycka utan förvarning stoppa eller dirigera om trafiken under så lång tid som krävs för att reparera systemet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 18 §**

Genom paragrafen, som delvis utformats efter *Lagrådets* förslag, genomförs delvis artikel 29 i direktiv 2001/14/EG. De överenskommelser som avses bör göras i trafikeringsavtalet, se 22 §.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### *Tågläge*

### **6 kap. 19 §**

I paragrafen anges att ett tågläge skall tilldelas för en tågplaneperiod i taget. För närvarande motsvarar en tågplaneperiod ett kalenderår. Genom bestämmelsen genomförs också artikel 13.1 i direktiv 2001/14/EG, av vilken framgår att ett tilldelat tågläge inte får överlåtas samt vad följden kan bli om så sker.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

### **6 kap. 20 §**

Bestämmelsen genomför artikel 27 i direktiv 2001/14/EG. En infrastrukturförvaltare bör i sin beskrivning av järnvägsnätet i generella termer ange vilka krav på utnyttjande av tilldelade tåglegen som ställs. Om ett järnvägsföretag underskrider denna lägsta utnyttjandegrad ges infrastrukturförvaltaren genom denna bestämmelse möjlighet att kräva att järnvägsföretaget återlämnar tågläget. Detta gäller emellertid inte om orsaken till det låga utnyttjandet beror på faktorer som järnvägsföretaget inte kan råda över och som inte är av ekonomisk art.

### *Ramavtal*

### **6 kap. 21 §**

Bestämmelsen grundar sig på artikel 13.2 och 17 i direktiv 2001/14/EG.

Rätten att disponera viss infrastrukturkapacitet skall avgöras enligt det förfarande som anges i 7–16 §§ och avser endast en tågplaneperiod i taget, dvs. f.n. ett år.

För att kunna bedriva tågtrafik krävs dock omfattande investeringar t.ex. i form av införskaffande av lok och vagnar. Sökanden har därmed ofta ett intresse av att kunna träffa avtal för längre tid än en tågplaneperiod, s.k. ramavtal. Av artikel 17.1 i direktiv 2001/14/EG framgår att syftet med ett ramavtal är att ”den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses”. Slutande av ett ramavtal skall medföra en möjlighet för ett järnvägsföretag att skaffa sig viss trygghet i sin affärsplan och en något längre framförhållning än vad som annars vore möjligt.

För att förhindra att ramavtal medför en konkurrensbegränsning följer av paragrafen att ett ramavtal som i detalj anger tåglägen, eller som på annat sätt utformats på ett sätt som hindrar tredje man, dvs. andra sökande, från att få tillgång till infrastrukturen, inte kan göras gällande mot annan sökande. Enligt bestämmelsen kan avtalet således t.ex. inte upprätthållas i en situation då en annan sökande är intresserad av samma infrastrukturkapacitet. Avtalet – eller del därav – kan därför inte innebära att särskilda tåglägen utpekas.

Ett ramavtal kan innehålla bestämmelser om sanktioner för det fall att avtalet upphävs eller villkoren inskränks eller ändras under avtalstiden. En part kan också kompenseras genom t.ex. skadestånd om avtalet inte kan hållas på grund den i bestämmelsen införda begränsningen i avtalsfriheten eller av annat skäl.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.3.

### *Trafikeringsavtal*

#### **6 kap. 22 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 10.5 direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG och delvis artikel 19.1 i direktiv 2001/14/EG. Innehållet i paragrafen motsvarar 24 § första meningen förordningen om statens spåransläggningar och 9 § första stycket lagen om tilldelning av spårkapacitet.

Av *första stycket* framgår att sökanden och infrastrukturförvaltaren i samband med tilldelning av tågläge skall ingå avtal om de villkor av administrativ, teknisk och finansiell natur som behövs för utnyttjandet av tågläge (trafikeringsavtal). Trafikeringsavtalet träffas mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget eller den som är auktoriserad att ansöka om infrastrukturkapacitet i anslutning till tågplaneprocessen och skall gälla under en tågplanepperiod. Det ankommer på den som endast organiserar trafik att se till att de järnvägsföretag denne anlitar uppfyller vad som bestämts i trafikeringsavtalet.

Av *andra stycket* framgår att det inte är tillåtet att utföra järnvägstrafik innan trafikeringsavtalet träffats. Om parterna inte kan enas kan tillsynsmyndigheten fastställa villkoren, se 8 kap. 9 § tredje stycket.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.3.

### **Tillhandahållande av tjänster**

#### **6 kap. 23 §**

Genom paragrafen, som utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, genomförs artikel 5 i direktiv 2001/14/EG.

För att kunna bedriva järnvägstrafik krävs tillgång till ett antal tjänster utöver tillträdet till spåren. Vilka dessa tjänster är anges i bilaga II till direktiv 2001/14/EG.

Av *första stycket* framgår att den som till någon som har tilldelats infrastrukturkapacitet tillhandahåller vissa i paragrafen uppräknade tjänster, är skyldig att göra detta på ett icke-diskriminerande sätt. De upp-



räknade tjänsterna härrör från punkterna 2 och 3 i bilaga II. Tjänsterna i punkt 1 i bilagan är infrastrukturförvaltaren skyldig att tillhandahålla, se 1 och 7 §§.

Det kan vara en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag, en renodlad tjänstetillhandahållare eller någon annan som tillhandahåller tjänsterna, exempelvis en leverantör av bränsle eller den som äger stationshus för passagerare. Skyldighet att tillhandahålla tjänster åvilar inte den som utför dem enbart i syfte att betjäna egen trafikverksamhet. Tillhandahålls tjänsterna till någon annan följer dock av icke-diskrimineringskravet att andra som önskar skall tillhandahållas dem.

Tjänsterna som anges i *punkt 1* i *andra stycket* avser tillträde till de delar av anläggningar som inte utgör järnvägsinfrastruktur. Skyldigheten att ge tillträde till infrastrukturen regleras i 1 och 7 §§. Tjänsterna i *punkt 2* utgör dels tjänster som utförs vid anläggningar som ingår i järnvägsinfrastrukturen, dels sådana som utförs vid de anläggningar som anges i punkt 1 i stycket.

Beträffande avgifter, se 7 kap. 8 §.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.4.

## 6 kap. 24 §

Enligt huvudregeln gäller bestämmelserna i 6 kap. om kapacitetstilldelning och tillhandahållande av tjänster m.m. samtliga infrastrukturförvaltare. Genom denna bestämmelse undantas sådana aktörer som innehar mycket begränsade spåranläggningar från skyldigheter som inte är motiverade för sådana mindre anläggningar. Som exempel kan nämnas en vagnreparatör som förfogar över spår utanför sin anläggning för att kunna föra in vagnarna i lokalerna. Man kan inte med stöd av denna lag kräva att ett sådant företag tilldelar infrastrukturkapacitet på ett samhälls-ekonomiskt effektivt sätt, upprättar kapacitetförstärkningsplan, eller följer förfarandet för kapacitetsplanering. Det "trafikeringsavtal" som en sådan infrastrukturförvaltare skall ingå utgörs i praktiken av avtalet för den huvudsakliga tjänsten.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 14.2.

## Bemyndigande

### 6 kap. 25 §

I direktiv 2001/14/EG regleras bl.a. tilldelning av infrastrukturkapacitet. Bestämmelserna omfattar allt ifrån övergripande principer till mycket detaljerade regler om exempelvis innehållet i olika dokument samt datum och klockslag för när en tågplanperiod skall börja gälla. Vissa av dessa bestämmelser genomförs genom bestämmelser i lagen, andra lämpar sig bättre för bestämmelser i förordning och myndighetsföreskrifter.

Paragrafen har utformats enligt vad *Lagrådet* föreslår och innehåller ett bemyndigande för regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att meddela närmare föreskrifter om hur kapacitetstilldelningen skall gå till. De kan t.ex. gälla att en tågplan skall upprättas eller närmare bestämmelser om vad en järnvägsnätbeskrivning skall innehålla och vilken tidsplan som skall följas. Bemyndigandet gäller

## 7 kap. Avgifter

### Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen

#### 7 kap. 1 §

Bestämmelsen grundar sig på artiklarna 4.4 och 5 samt 7.1 i direktiv 2001/14/EG. Se även 6 kap. 1 §. Av artikel 7.1 framgår att avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skall betalas till infrastrukturförvaltaren och användas för att finansiera dennes verksamhet. Infrastrukturförvaltaren skall enligt artikel 4.5. säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på samma eller liknande del av marknaden. Med undantag för de specialregler som gäller avgiftssättningen för särskilda infrastrukturprojekt enligt 7 kap. 5 §, skall infrastrukturförvaltarna enligt artikel 4.4 tillse att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer över hela deras järnvägsnät.

#### *Marginalkostnadsbaserade avgifter*

#### 7 kap. 2 §

I bestämmelsen, som grundar sig på artikel 4.1, 7.1 och 7.7 i direktiv 2001/14/EG, föreskrivs en skyldighet för infrastrukturförvaltaren att ta ut avgifter beräknade enligt en marginalkostnadsprincip. Bestämmelsen gäller såväl för trafik på infrastruktur som förvaltas av staten som för trafik på annan infrastruktur. Genom bestämmelsen genomförs artikel 7.3, 7.5 och 7.6 i direktivet.

Det som avses med uttrycket "den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon" är dels den marginalkostnad som ett tillkommande tåg ger upphov till *för förvaltaren* då kapacitet och utformning hålls oförändrad, dels den miljö- och olyckskostnad som utgör *samhällets* marginalkostnad. Avgiften skall alltså delvis differentieras efter de allmänna kostnaderna för samhället, men skall enligt bestämmelsen ytterst begränsas av kostnader för infrastrukturförvaltaren, i detta fall dennes faktiska kostnader för infrastrukturen.

Som framgår av artikel 7.7 i direktivet tillsammans med dess bilaga II finns inget krav på marginalkostnadsprissättning av tillträde till rangerbangårdar och terminaler. I paragrafen anges också att bestämmelserna i 8 § angående avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skall tillämpas för utnyttjandet av infrastruktur som utgörs av terminalspår och rangerbangårdar.

Avgifterna får i rimlig utsträckning grunda sig på en genomsnittlig beräkning av marginalkostnaden. Om infrastrukturförvaltaren vid avgiftsberäkningen finner anledning att ta hänsyn till hur olika fordons-

typer sliter på spåret kan han sålunda bestämma avgiften med hänsyn till den genomsnittliga kostnad som ett visst slag av järnvägsfordon medför. Avgiften får dock till den del den hänför sig till förvaltarens marginalkostnad, om det inte finns underlag eller anledning till annat, beräknas med hänsyn till den genomsnittliga kostnaden för förvaltaren som alla slag av järnvägsfordon medför.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 15.2.1.

### 7 kap. 3 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 7.4 och 26.3 i direktiv 2001/14/EG.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturförvaltaren får ta ut en extra avgift vid överbelastad infrastruktur. Med uttrycket ”ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen” menas att kapaciteten utnyttjas fullt ut och att de som inte får någon tilldelning av kapacitet skall representera det minsta samhällsekonomiska nytto-bort-fallet.

Bestämmelsen är placerad under rubriken ”Marginalkostnadsbaserade avgifter” och speglar också den samhällsekonomiska kostnaden för brist på infrastruktur, om infrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad.

Om en extra avgift tas ut skall det i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i 6 kap. 5 § anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall nivåer som används vid tillämpningen.

I *andra stycket* anges att en kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan måste vara gjord för att förvaltaren skall ha rätt att ta ut en extra avgift. Tillsynsmyndigheten kan dock tillåta förvaltaren att ändå ta ut avgiften, om myndigheten bedömer att förvaltaren gjort vad som rimligen kan krävas av denne.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 15.2.1.

### *Särskilda avgifter*

### 7 kap. 4 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 8.1 i direktivet. Paragrafen har utformats i enlighet med vad *Lagrådet* föreslår.

I bestämmelsen medges infrastrukturförvaltaren att under vissa förutsättningar bestämma en högre avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen utöver vad som följer av 2 och 3 §§. En sådan avgift skall givetvis också vara icke-diskriminerande.

Med uttrycket ”ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen” menas att kapaciteten utnyttjas fullt ut. Marknadssegment som kan betala åtminstone marginalkostnaden får inte hindras från att använda infrastrukturen om det finns ledig infrastrukturkapacitet, vilket förtydligas i andra meningen. Med marknadssegment avses järnvägstransporter av en viss kategori av gods eller lastbärare, en viss tågtyp (vagnslasttåg eller systemtåg) eller en viss persontrafikkategori (lokal, regional, interregional eller internationell trafik). En enskild användare

träffas dock inte av begreppet, annat än när denne är en dominerande brukare på aktuell sträcka.

Till skillnad från den extra avgiften i 3 § krävs inte att infrastrukturen är överbelastad för att avgiften skall kunna tas ut. Avgiften kan vidare användas för att finansiera förvaltarens fasta kostnader och behöver således inte vara marginalkostnadsbaserad.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 15.2.2.

### **7 kap. 5 §**

Paragrafen grundar sig på artikel 8.2 i direktiv 2001/14/EG och anger att en infrastrukturförvaltare får bestämma avgifter och villkor för utnyttjande av vissa särskilda infrastrukturprojekt på grundval av den långsiktiga kostnaden för projekten. Förutsättningarna för att den långsiktiga kostnaden skall få läggas till grund för beräkning av avgifterna är att projekten ökar effektiviteten i järnvägssystemet och att de inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna begränsats på det sätt som följer av huvudprinciperna angivna i 2 och 3 §§.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 15.2.3.

### *Rabatt*

### **7 kap. 6 §**

Bestämmelsen grundar sig på artikel 9 i direktiv 2001/14/EG. Av bestämmelsen framgår på vilka avgifter och under vilka förutsättningar i övrigt infrastrukturförvaltaren får ge rabatt.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 15.2.4.

### *Bokningsavgifter*

### **7 kap. 7 §**

Paragrafen motsvarar artikel 12 första stycket i direktiv 2001/14/EG. För att främja ett effektivt utnyttjande av infrastrukturkapaciteten får infrastrukturförvaltare ta ut en s.k. bokningsavgift för kapacitet som har begärts men inte utnyttjats. I detta ligger också möjligheten att ta ut en avgift som motsvarar infrastrukturförvaltarens administrativa kostnad för att handlägga en ansökan om kapacitet.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 15.4.

### **Avgifter för tjänster**

### **7 kap. 8 §**

Bestämmelsen grundar sig på artikel 7.7 och 7.8 i direktiv 2001/14/EG.

Avgiften för de tjänster som avses får inte vara diskriminerande. Den som förfogar över sådana tjänster får själv bestämma avgiften. Om denne är ensam om att tillhandahålla viss tjänst skall avgiften beräknas utifrån

kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjande som köparen har begärt. Prop. 2003/04:123

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 15.3.

## **8 kap. Tillsyn m.m.**

### **Allmänna bestämmelser**

#### **8 kap. 1 §**

Den myndighet som regeringen bestämmer skall se till att den som bedriver verksamhet som omfattas av regleringen efterlever lagen och de villkor och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Genom att lagen innehåller bestämmelser som syftar till att främja konkurrensen ingår i tillsynsansvaret även vissa konkurrensövervakande uppgifter, vilket regleringsorganet skall ha enligt artikel 10.7 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 16. Se även avsnitt 20.

#### **8 kap. 2 §**

Bestämmelsen motsvarar 20 § andra stycket järnvägssäkerhetslagen.

#### **8 kap. 3 §**

Bestämmelserna reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn. Innehållet i bestämmelserna motsvarar i princip 21 § järnvägssäkerhetslagen. Nytt är att det i *punkt 1 i första stycket* utsågs att tillsynsmyndigheten har rätt att ta del av sådana handlingar och upplysningar som behövs vid dels bedömning av ansökningar om tillstånd, dels insamling av statistik.

Skyldigheten för polis- och tullmyndighet i *andra stycket* är densamma som nu gäller enligt 21 § andra stycket järnvägssäkerhetslagen.

Enligt *tredje stycket* får tillsynsmyndigheten begära verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Beslutet får verkställas enligt utsköningsbalken.

Tillsynsmyndighetens tillsynsansvar är vidare än Järnvägsinspektionens tillsynsansvar enligt järnvägssäkerhetslagen, eftersom järnvägslagen omfattar ett betydligt större område än järnvägssäkerhetslagen. Lagens utformning innebär bl.a. att myndighetens uppgifter innefattar en konkurrensövervakande funktion.

Av *fjärde stycket* framgår att infrastrukturförvaltaren och en sökande får föra förhandlingar om nivån på avgifter enligt 7 kap., endast om tillsynsmyndigheten tillförsäkras full insyn i förhandlingarna. Genom bestämmelsen genomförs artikel 30.3 andra och tredje meningarna i direktiv 2001/14/EG.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 16.

**8 kap. 4 §**

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter i fall då det fordras ett ingripande och motsvarar 22 och 23 §§ i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att meddela de förelägganden och förbud som krävs för att lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen efterlevs.

Enligt *andra stycket* får sådana förelägganden och förbud förenas med vite. För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206). Om det finns anledning anta att den som omfattas av tillsynen har begått brott, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den gärning som brottsmisstanken avser (jfr 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen och artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

En överträdelse av förbuden i 6 eller 19 § konkurrenslagen (1993:20) kan leda till att ett företag drabbas av sanktioner enligt den lagen i form av att företaget åläggs att betala konkurrensskadeavgift eller genom att det utdöms ett vite. En samordning bör ske så att ett förfarande som blivit föremål för åtgärder enligt konkurrenslagen inte medför att sanktioner påförs enligt denna lag. Av *tredje stycket* följer därför att den som åläggs en sanktion enligt konkurrenslagen inte skall åläggas att betala vite enligt denna lag för samma handlande.

**Återkallelse av tillstånd****8 kap. 5 §**

Genom bestämmelsen, som har sin grund i artikel 11 i direktiv 95/18/EG och motsvarar 8 § första stycket i järnvägssäkerhetslagen, ges tillsynsmyndigheten rätt att återkalla tillstånd om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda eller om tillståndsinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen, eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Dessutom kan ett tillstånd återkallas om det inte använts under sex månader. En återkallelse i sistnämnda fall kan användas för att framtvinga en omprövning av tillståndet. Företaget kan givetvis genast söka nytt tillstånd, som skall beviljas om förutsättningarna är uppfyllda.

Bestämmelsen åsyftar samtliga tillstånd enligt 3 kap., dvs. licens, säkerhetsintyg, särskilt tillstånd, auktorisation för att få organisera järnvägstrafik och tillstånd för infrastrukturförvaltare. Bestämmelsen omfattar dock endast sådana licenser som beviljats i Sverige.

Om en licens har återkallats är inte längre kraven för säkerhetsintyg uppfyllda, vilket framgår av 3 kap. 3 § jämförd med definitionen av järnvägsföretag i 1 kap. 4 §. Om en licens återkallas bör således även säkerhetsintyget återkallas. Däremot kan ett säkerhetsintyg återkallas utan att det brister i förutsättningarna för licens.

Kan ändamålet med återkallandet lika väl tillgodoses genom ändring av tillståndsvillkoren skall givetvis så ske i stället. Prop. 2003/04:123

## **8 kap. 6 §**

Bestämmelsen härrör från artikel 11.7 i direktiv 1995/18/EG och motsvarar 8 § andra stycket järnvägssäkerhetslagen. Enligt artikel 11.7 får tillsynsmyndigheten inte, om det står helt klart att en finansiell omstrukturering inte kommer att genomföras inom rimlig tid, tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande el. dyl. har inletts att behålla sitt tillstånd.

## **Marknadskontroll**

### **8 kap. 7 §**

Genom bestämmelsen genomförs artiklarna 12, 13.5 och 19 i direktiv 2001/16/EG och 96/48/EG.

I *första stycket* regleras tillsynsmyndighetens särskilda befogenheter i de fall då ett ingripande är nödvändigt beträffande komponenter och delsystem som redan godkänts på det sätt direktivet föreskriver.

I *andra stycket* regleras Järnvägsstyrelsens möjligheter att begära kompletterande kontroller av ett delsystem trots att det är försett med en EG-kontrollförklaring, innan detta får tas i bruk. En sådan kompletterande kontroll får endast begäras om det föreligger en misstanke om att de villkor som gäller med stöd av lagen, särskilt de väsentliga krav som anges i direktiv 2001/16/EG och 96/48/EG, inte är uppfyllda. Om en sådan åtgärd som anges i första och andra styckena vidtas skall den rapporteras till EG-kommissionen, vilket bör anges i förordning.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 16.3.

## **Register**

### **8 kap. 8 §**

Genom paragrafen genomförs artikel 24 i direktiv 2001/16/EG.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 16.3.

## **Prövning av tvister**

### **8 kap. 9 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 30.2 och delvis 30.3 och 5 i direktiv 2001/14/EG.

Infrastrukturförvaltare är enligt järnvägslagen skyldiga att upplåta infrastrukturkapacitet på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och auktoriserade sökande ges genom bestämmelsen möjlighet att hänskjuta en tvist som rör frågan om en infrastrukturförvaltares beslut är förenligt med denna lag. Som exempel kan nämnas beslut om kapacitetstilldelning och avgif-

ter. Det kan avse en fråga om infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser. Det kan också röra en fråga om infrastrukturförvaltaren utifrån bestämmelserna i lagen och sin egen järnvägsnätbeskrivning har tilldelat tåglägen på ett riktigt sätt eller om avgifterna är förenliga med de principer som fastställs i lagen.

Tillsynsmyndighetens beslut måste givetvis utformas med beaktande av konsekvenser för andra än den som hänskjutit tvisten. Om myndigheten exempelvis finner justeringar av en förvaltares beskrivning av järnvägsnätet befogade, kan beslutet inte rimligen utformas så att en beslutad och tillämpad tågplan måste rivas upp helt. Beslutet kan däremot utformas som en anvisning för kommande tågplaner. En annan sak är att det eventuellt kan ligga till grund för en skadeståndstalan i allmän domstol.

Det är endast möjligt att hänskjuta tvister som gäller beslut som infrastrukturförvaltaren har meddelat med stöd av bestämmelser eller bemyndiganden i denna lag. Ett beslut enligt förordning som regeringen meddelat med stöd av den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 13 § första stycket 2, kan således inte behandlas i denna ordning (t.ex. om när del av statens järnvägsnät får läggas ned).

Twistlösningen skall inte i första hand liknas vid en process i allmän domstol, utan är snarare att jämföra med det förhållandet att en part anser att en infrastrukturförvaltares agerande inte är förenligt med lagens bestämmelser och påtalar denna brist för tillsynsmyndigheten som då har en skyldighet att vidta åtgärder för att utreda huruvida det ligger något i påståendet och fatta beslut i saken. Detta utesluter inte att det kan uppstå vissa gränsdragningsproblem när det gäller förhållandet till allmän domstol, se ovan.

Tillsynsmyndighetens beslut kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 16.4.

## **Bemyndigande**

### **8 kap. 10 §**

I 8 § fastställs endast att tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Genom bemyndigandet ges regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att meddela föreskrifter om vilka uppgifter registren skall innehålla och hur rapporteringskyldigheten skall utformas.

Bestämmelsen innehåller vidare ett bemyndigande, som begränsats efter *Lagrådets* påpekanden, till regeringen eller tillsynsmyndigheten att meddela de föreskrifter som behövs för prövning av tvister.

## **9 kap. Ordning**

Bestämmelserna 1–4 §§ har överförts från järnvägssäkerhetslagen till följd av den lagens ändrade tillämpningsområde. Det materiella inne-



### 9 kap. 1 §

Bestämmelsen motsvarar 25 § järnvägssäkerhetslagen, med den skillnaden att terminologin ändrats och viss språklig modernisering har skett. I sak avses inte någon skillnad. För att beträda spårområde på platser där det inte klart framgår att allmänheten har tillträde krävs således numera tillstånd av infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag. I 25 § järnvägssäkerhetslagen exemplifierades vad som avsågs med att det klart skulle framgå att allmänheten hade tillträde till en viss plats inom området. Det angavs vara platser där det genom skyltning, utjämning av höjdskillnaden mellan spåret och markplanet, gångfällor eller genom andra anordningar stod klart att allmänheten hade tillträde.

### 9 kap. 2 §

Bestämmelsen motsvarar helt 25 a § i järnvägssäkerhetslagen. Alkohol-förtäringförbudet gäller numera inom ”järnvägssystem”, vilket enligt definitionen i 1 kap. 4 § omfattar både järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Någon skillnad i sak i förhållande till ”järnvägens område och dess färdmedel” som användes i järnvägssäkerhetslagen är inte avsedd. Att undantag från förtäringförbudet i särskilt fall medgetts av infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag innebär naturligtvis inte någon begränsning i skyldigheten att söka tillstånd enligt alkohollagen (1994:1738).

Med alkoholdrycker förstås spritdrycker, vin, och öl som innehåller mer än 2,25 volymprocent alkohol. Alkoholdrycker som förtärs i strid mot bestämmelsen får tas i beslag och förverkas i den utsträckning detta tillåts enligt bestämmelserna i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker.

### 9 kap. 3 §

Bestämmelsen motsvarar 26 § järnvägssäkerhetslagen. Av paragrafen framgår att en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst inom järnvägssystem, dvs. en person med en sådan befattning hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag, får ingripa i enlighet med vad som anges i bestämmelsen. Det betyder att behörig befattningshavare får avlägsna en person som överträder förbudet i 1 §, uppträder berusad eller på annat vis stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om detta inte bedöms tillräckligt får befattningshavaren, om det kan anses absolut nödvändigt, omhänderta en störande person, med de begränsningar som framgår av paragrafen.

I *andra stycket* sägs att en person som enbart överträder alkohol-förtäringförbudet i 2 § får avvisas endast från järnvägsinfrastrukturen, dvs. stations- och spårområden. Det har bedömts som alltför ingripande att avlägsna en person av denna anledning från ett tåg. Någon möjlighet till omhändertagande enbart på grund av en sådan överträdelse har inte heller ansetts erforderlig.

## 9 kap. 4 §

Bestämmelsen motsvarar 27 § järnvägssäkerhetslagen. För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får den behörige befattningshavaren inte använda strängare medel än vad förhållandena kräver. I första hand bör man försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar. Endast om detta inte hjälper får befattningshavaren tillgripa våld, och då i minsta möjliga omfattning för att uppnå avsett resultat.

## 10 kap. Straffbestämmelser

Till följd av järnvägslagens tillkomst och det därmed ändrade tillämpningsområdet för järnvägssäkerhetslagen har straffbestämmelserna om järnvägar förts över till järnvägslagen. Det materiella innehållet i bestämmelserna motsvarar 29–33 a §§ järnvägssäkerhetslagen. Paragraferna har behandlats i avsnitt 17.

### 10 kap. 1 §

Bestämmelsen motsvarar 29 § i järnvägssäkerhetslagen. *Punkt 1 i första stycket* innehåller en straffbestämmelse för den som driver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd. Enligt 3 kap. krävs tillstånd av tillsynsmyndigheten för den som avser att utföra och/eller organisera järnvägstrafik och att förvalta järnvägsinfrastruktur. Banverket och Rikstrafiken är dock undantagna från tillståndsplikten.

En verksamhetsutövare skall enligt *punkt 2* dömas till ansvar om han av uppsåt eller grov oaktsamhet underlåter att infria sitt ansvar enligt de grundläggande säkerhetskraven på personal i säkerhetstjänst, materiel och säkerhetsordning enligt 2 kap. 1, 3 och 5 §§.

Enligt *punkt 3* skall den dömas till ansvar vars säkerhetsintyg, särskilda tillstånd, auktorisation eller tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. 9 § förenats med villkor och som inte följer dessa. En licens enligt 3 kap. 2 § är inte möjlig att förena med särskilda villkor.

Enligt *punkt 4* i paragrafen skall den dömas till ansvar som använder materiel i sin verksamhet utan vederbörligt godkännande enligt denna lag.

### 10 kap. 2 §

Bestämmelsen motsvarar 30 § järnvägssäkerhetslagen.

### 10 kap. 3 §

Bestämmelsen motsvarar 31 § järnvägssäkerhetslagen. Den som försummar att fullfölja sin rapporteringsskyldighet i händelse av en olycka enligt 2 kap. 6 § första stycket eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall dömas till böter.

**10 kap. 4 §**

Bestämmelsen motsvarar 32 § järnvägssäkerhetslagen. Den som utan järnvägsföretags eller infrastrukturförvaltares tillstånd beträder spår-område på platser där allmänheten inte har tillträde skall dömas till penningböter.

**10 kap. 5 §**

Bestämmelsen motsvarar 33 § järnvägstrafiklagen. Enligt bestämmelsen i *första stycket* skall i ringa fall inte dömas till ansvar enligt 1 eller 3 §. Vad som avses här är bl.a. fall av ringa oaktsamhet vid förseelse mot punkterna 3 och 4 i 1 §.

I paragrafen föreskrivs också att denna lags straffbestämmelser är subsidiära till brottsbalken. Det innebär att brottsbalkens regler skall tillämpas om en gärning kan hänföras till båda lagarnas brottsbeskrivningar. Det som främst kan vara av intresse är brotten mot liv och hälsa i 3 kap. brottsbalken såsom vållande till annans död (3 kap. 7 §) och framkallande av fara för annan (3 kap. 9 §). Den som har brutit mot förbudet att beträda spårområde i 9 kap. 1 § skall inte dömas enligt denna lag om gärningen också är straffbelagd enligt lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

**10 kap. 6 §**

Bestämmelsen motsvarar 33 a § järnvägssäkerhetslagen.

**11 kap. Överklagande****11 kap. 1 §**

Genom bestämmelsen genomförs artikel 30.6 i direktiv 2001/14/EG och artikel 10.7 i direktiv 91/440/EEG i dess lydelse enligt direktiv 2001/12/EG. Den har sin motsvarighet i 35 § järnvägssäkerhetslagen, 11 § lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet och 14 § lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

**11 kap 2 §**

Paragrafen motsvarar 36 § järnvägssäkerhetslagen, 11 § tredje stycket lagen om tilldelning av spårkapacitet och 14 § tredje stycket lagen om järnvägssystem för höghastighetståg.

## 24.2 Förslaget till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Förutsättningarna för att bedriva tunnelbane- eller spårvägsverksamhet regleras sedan tidigare i järnvägssäkerhetslagen. Eftersom lagen numera endast skall omfatta säkerheten vid tunnelbana och spårväg byter lagen

namn till lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om järnvägar överförs till järnvägslagen. Ändringarna i lagen har behandlats i avsnitt 7, 9 och 19.

## 1 §

Ändringen görs till följd av att lagen endast skall gälla tunnelbana och spårväg. Vidare är avsikten att en ny myndighet skall överta Järnvägsinspektionens uppgifter, vilket avspeglas i ändringen av paragrafen.

## 1 a och 3 §§

Ändringarna följer av lagens ändrade tillämpningsområde och gör det möjligt att inrätta en ny myndighet.

## 4 §

Ändringarna i paragrafens *första stycke* är delvis en följd av lagens ändrade tillämpningsområde. Frågan om tillstånd för Banverket att bedriva verksamhet regleras – i den mån verket skall ha tillstånd – i järnvägslagen. Affärsverket Statens järnvägar bedriver inte tillståndspliktig järnvägstrafik och SJ AB:s verksamhet omfattas av järnvägslagen. Andra och tredje meningen utgår därför från lagtexten.

Andra meningen i *tredje stycket* utgår till följd av att frågan om drift av internationell järnvägstrafik regleras i järnvägslagen. Tredje meningen i samma stycke avser endast järnvägsföretag och utgår därför.

## 8 §

Paragrafen anger förutsättningarna för att återkalla tillstånd. Eftersom förutsättningarna för att bedriva järnvägstrafik, inklusive frågor om säkerhetsintyg, regleras i järnvägslagen utgår bestämmelserna om säkerhetsintyg från lagtexten.

## 19 och 21 §§

Ändringarna gör det möjligt att inrätta en ny myndighet.

## 19 a, 19 b, 25–28, 32 och 33 a §§

Paragraferna behandlar endast frågor som rör järnväg och upphävs därför. Motsvarande bestämmelser införs i järnvägslagen.

## 24, 29, 30 och 33 §§

Ändringen i 24 § *tredje stycket* är en följd av att järnvägar inte längre behandlas i lagen. Ändringen i 29 § *första stycket punkt 1* är en följd av att bestämmelserna 19 a § upphävs. Ändringen i 30 och 33 §§ är en följd av att straff- och ordningsbestämmelserna beträffande järnväg överförs till järnvägslagen.

## 24.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.

Prop. 2003/04:123

### 7 §

Ändringarna är motiverade av att det kungliga brevet den 18 november 1932 är upphävt och att den järnvägsstyrelse som omtalas i bestämmelsen här närmast motsvaras av nuvarande Banverket. Dessutom har bestämmelsen i viss mån moderniserats språkligt.

## 24.4 Övriga lagförslag

Förslagen till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker, lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, lag om ändring i körkortslagen (1998:488) samt lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken är alla föranledda av att hänvisningar till järnvägssäkerhetslagen eller lagen om järnvägssystem för höghastighetståg behöver ändras till följd av den nya järnvägslagen.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG  
av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv  
91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järn-  
vägar

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 1

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG  
av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv  
95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 2

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG  
av den 26 februari 2001 om tilldelning av infra-  
strukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av  
järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhets-  
intyg

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 3



Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG  
av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos  
det transeuropeiska järnvägssystemet för konventio-  
nella tåg

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 4

## 1 Förslag till järnvägslag

### Första avdelningen

#### Allmänna bestämmelser

##### *Inledande bestämmelse*

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägstrafik, järnvägsinfrastruktur och rullande materiel på järnväg.

Bestämmelser om säkerheten vid järnväg m.m. finns även i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

Bestämmelser om järnvägsbefordran och om ansvarighet i annat fall än vid befordran för skador till följd av järnvägsdrift finns i järnvägstrafiklagen (1985:192). Bestämmelser om järnvägsbefordran och ansvarighet vid internationell järnvägstrafik finns i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

##### *Syfte*

2 § Lagens syfte är att ge klara regler för bedrivande av järnvägsverksamhet och åstadkomma en tydlig och ändamålsenlig myndighetsstruktur. Därigenom kan lagen främja effektiviteten och säkerheten i det svenska järnvägssystemet, stärka järnvägens roll som ett av enskilda konsumenter och näringslivet efterfrågat transportmedel samt bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

##### *Tillämpningsområde*

3 § Lagen är tillämplig på all järnvägstrafik, järnvägsinfrastruktur, och rullande materiel på järnväg i Sverige och på svensk tåg färja. Lagen gäller dock inte trafik på eller infrastruktur för tunnelbana, spårväg eller annan spårbunden trafik eller spårinfrastruktur som är tekniskt eller trafikeringsmässigt fristående från övriga delar av järnvägssystemet.

##### *Definitioner*

4 § Vid tillämpningen av denna lag och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen avses med

*anmält organ*: organ som har till uppgift att bedöma överensstämmelse och lämplighet hos komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet eller att handlägga förfarandet för EG-kontroll av delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet,

*befintligt järnvägssystem*: hela det befintliga järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastruktur, med linjer och fasta installationer, samt rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på denna infrastruktur,

*delsystem*: strukturellt eller funktionellt bestämda delar av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg på sätt som anges i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001:16 av den 19 mars

2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg,

*driftskompatibilitet*: egenskapen hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som vissa prestandakrav uppfylls genom att den grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som skall iakttas för att de väsentliga kraven skall uppfyllas,

*europaisk specifikation*: en gemensam teknisk specifikation, ett europeiskt tekniskt godkännande eller en nationell standard som genomför en europeisk standard, så som de definieras i artikel 1.8–12 i direktiv 93/38/EEG,

*infrastrukturförvaltare*: fysisk eller juridisk person som svarar för drift av järnvägsinfrastruktur,

*internationell godstrafik*: transporttjänster med tåg som passerar minst en gräns till en medlemsstat; tåget får bildas och kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika ursprung och olika destination förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns före lossning av last,

*internationell sammanslutning*: sammanslutning av järnvägsföretag i olika medlemsländer med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna,

*järnvägsföretag*: fysisk eller juridisk person som har beviljats licens, eller för regional godstrafik tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), för att framföra tåg eller annan rullande materiel,

*järnvägsinfrastruktur*: spår, signal- samt säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar och anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande,

*järnvägsnät*: all järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare

*komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet*: alla grundläggande komponenter, grupper av komponenter, underenheter eller kompletta enheter av materiel som har införlivats eller avses införlivas i ett delsystem och som driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg är direkt eller indirekt beroende av; begreppet komponent omfattar såväl materiella föremål som immateriella föremål, t.ex. programvara,

*modernisering*: sådant större arbete för att byta ett delsystem eller en del av ett delsystem som kräver att ett nytt tillstånd för ibruktagande, på sätt som avses i direktiv 2001/16/EG, måste utföras,

*ombyggnad*: sådant större arbete för att ändra ett delsystem eller en del av ett delsystem som kräver att ett nytt tillstånd för ibruktagande, på sätt som avses i artikel 14.1 i direktiv 2001/16/EG, måste utföras,

*sökande*: järnvägsföretag eller annan fysisk eller juridisk person med auktorisation som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik,

*teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD)*: specifikation för delsystem och beståndsdelar i ett delsystem för att de väsentliga kraven skall kunna uppfyllas,

*transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg*: hela det järnvägssystem som består av de järnvägsnät som definieras i bilaga I till direktiv 2001/16/EG och den rullande materiel som är avsedd att trafikera dessa järnvägsnät,

*transeuropeiska transportnätet*: transportnät som anges i Europaparlamentet och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, ändrat genom Europaparlamentet och rådets beslut nr 1346/2001/EG av den 22 maj 2001,

*tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett tåg från en plats till annan under en viss period,

*tågplan*: uppgifter om planerad användning av järnvägsinfrastruktur under viss period,

*väsentligt krav*: krav som skall uppfyllas av det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, dess delsystem, komponenter och gränssnitt och som närmare anges i bilaga III till direktiv 2001/16/EG.

## *Bilagor*

5 § Bilagorna I–III till direktiv 2001/16/EG och bilagorna II och III till direktiv 2001/14/EG fogas som bilagor 1–5 till denna lag.

## **Andra avdelningen**

### **Järnvägssystem**

#### *Inledande bestämmelse*

1 § Denna avdelning innehåller bestämmelser om de krav som gäller

1. för delsystem och för komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och

2. för annan järnvägsinfrastruktur och för annan rullande materiel.

I 2–11 §§ finns bestämmelser som gäller för delsystem och för komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och som har projekterats, byggts, byggts om, moderniserats eller tagits i bruk efter denna lags ikraftträdande.

I 12 och 13 §§ finns bestämmelser som gäller för annan järnvägsinfrastruktur och för annan rullande materiel.

#### *Driftskompatibilitetskrav*

2 § Delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet skall uppfylla de villkor som föreskrivs i denna lag och som anges i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen när det gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll. Den personal som är sysselsatt med driften av infrastruktur eller rullande materiel skall på motsvarande sätt uppfylla krav på yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet.

För järnvägssystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg finns särskilda bestämmelser i lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

#### *Bedömning av överensstämmelse*

3 § Bedömning av överensstämmelse och lämplighet i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och delsystem skall göras enligt de förfaranden som föreskrivs med stöd av denna lag och som anges som bedömningsförfaranden i tillämpliga tekniska specifikationer.

4 § EG-kontroll av delsystem skall utföras av anmälda organ enligt föreskrifter som meddelas enligt denna lag. Om så föreskrivs i tillämpliga tekniska specifikationer skall bedömning av överensstämmelse och lämplighet i fråga om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet göras under medverkan av ett anmält organ enligt föreskrifter som meddelas enligt denna lag.

För anmälda organ finns också bestämmelser i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 5

### *Krav på komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet*

5 § Komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet och som skall ingå i ett svenskt järnvägssystem för konventionella tåg får släppas ut på marknaden endast om de gör det möjligt att uppnå driftskompatibilitet och uppfyller väsentliga krav enligt denna lag samt har genomgått den bedömning av överensstämmelse eller lämplighet som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

När komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet används, skall det tillses att de används inom det användningsområde och på det sätt som de är avsedda för samt att de installeras och underhålls korrekt.

6 § Om komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet är försedda med en EG-försäkran om överensstämmelse eller lämplighet skall de betraktas som överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för dem.

### *Krav på delsystem*

7 § Ett delsystem får tas i bruk endast om det har utformats, anlagts och installerats samt drivs och underhålls så att det inte inverkar menligt på uppfyllandet av de väsentliga krav som gäller för det när det integreras i järnvägssystemet för konventionella tåg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om väsentliga krav och krav på EG-kontroll när det gäller delsystem.

8 § Om ett delsystem är försett med en EG-kontrollförklaring skall det betraktas som driftskompatibelt och överensstämmande med de väsentliga krav som gäller för det.

### *Ibruktagande av delsystem*

9 § Ett delsystem får endast tas i bruk efter beslut av Järnvägsstyrelsen.

### *Beslut om undantag*

10 § För sådan järnvägsinfrastruktur och rullande materiel som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, efter anmälan till kommissionen, besluta om undantag från att tillämpa viss teknisk specifikation för driftskompatibilitet:

1. för ett projekt som gäller en ny linje eller ombyggnad av en befintlig linje om projektet är långt framskridet eller ett avtal om ett sådant projekt håller på att genomföras då den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet offentliggörs i Europeiska gemenskapernas officiella tidning,

2. för ett projekt som gäller en ny linje eller ombyggnad av en befintlig linje om lastprofilen, spårvidden, spåravståndet eller den elektriska spänningen enligt en teknisk specifikation för driftskompatibilitet är inkompatibel med den befintliga linjen,

3. för ett projekt som gäller en ny linje eller ombyggnad av en befintlig linje om tillämpningen av en teknisk specifikation för kompatibilitet hotar

projektets lönsamhet eller kompatibiliteten hos det svenska järnvägssystemet, eller

4. om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsförbindelserna efter en olyckshändelse eller en naturkatastrof inte medger, tekniskt eller ekonomiskt, att motsvarande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet tillämpas.

Vid beslut enligt första stycket punkt 2 och 3 skall en rekommendation från kommissionen beaktas.

**11 §** För sådan järnvägsinfrastruktur och rullande materiel som inte ingår i det transeuropeiska järnvägsnätet för konventionella tåg får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer om särskilda skäl föreligger besluta om undantag från att tillämpa en viss teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

#### *Krav på viss järnvägsinfrastruktur och rullande materiel*

**12 §** Sådan järnvägsinfrastruktur och rullande materiel som avses i 1 § tredje stycket skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs.

**13 §** Sådan järnvägsinfrastruktur och rullande materiel som avses i 1 § tredje stycket får endast tas i bruk efter beslut av järnvägsstyrelsen.

### **Tredje avdelningen**

#### **Verksamhetsutövare**

##### **1 Kap. Järnvägsföretag**

###### *Inledande bestämmelser*

**1 §** Detta kapitel innehåller bestämmelser om licens och säkerhetsintyg.

Reglerna i detta kapitel gäller inte den som endast bedriver regional godstrafik på järnväg.

**2 §** Järnvägstrafik får bedrivas endast av fysisk eller juridisk person som har beviljats licens och säkerhetsintyg i enlighet med detta kapitel.

###### *Licens*

**3 §** Järnvägsstyrelsen prövar frågor om licens för den som har hemvist eller säte i Sverige.

Licens utfärdad i en annan EES-stat eller i Schweiz gäller i Sverige.

**4 §** Licens får endast ges till den som

1. avser att framföra tåg eller annan rullande materiel,
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende anses vara lämplig att bedriva järnvägstrafik,
3. har den organisation som krävs för att utöva en säker och effektiv järnvägstrafik och
4. visar att han genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang har täckning för den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av trafiken.

Den som driver verksamheten ansvarar för att kravet på organisation enligt första stycket uppfylls.

5 § Järnvägsstyrelsen prövar frågor om säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

6 § Säkerhetsintyg får beviljas järnvägsföretag som bedöms ha möjlighet att uppfylla de krav som anges i 8–13 §§ och i föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av denna lag.

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

7 § I samband med att säkerhetsintyg meddelas eller under ett säkerhetsintygs giltighetstid får Järnvägsstyrelsen föreskriva de närmare villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt.

8 § Järnvägstrafik skall bedrivas så att skador till följd av trafiken förebyggs.

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

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

10 § Den som bedriver järnvägstrafik får inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att hinder av hälsoskäl inte föreligger.

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

11 § Rullande materiel som järnvägsföretagen avser att utnyttja skall uppfylla de krav som anges i 2 avd. och i lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

12 § För driften av järnvägstrafiken skall varje järnvägsföretag ha en säkerhetsordning som skall utformas på det sätt som regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver.

13 § Försäkring eller annat likvärdigt arrangemang skall vara av sådan omfattning att kostnader för de skador som kan uppkomma till följd av trafiken blir fullt täckta.

14 § Järnvägsföretagets ledning ansvarar för att de i 8–13 §§ angivna kraven uppfylls.

#### *Återkallelse av licens eller säkerhetsintyg*

15 § En licens att driva järnvägstrafik eller ett säkerhetsintyg får återkallas om förutsättningarna för licensen eller intyget inte längre uppfylls eller om innehavaren av licensen eller intyget inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdas med stöd av lagen.

Om konkursförfarande eller ackordsförfarande har inletts mot en innehavare av licens, skall licensen återkallas, om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

## 2 Kap. Infrastrukturförvaltare

### *Inledande bestämmelser*

1 § Fysisk eller juridisk person som har ansvar för järnvägsinfrastruktur skall ha tillstånd till verksamheten i enlighet med detta kapitel.

I driften av järnvägsinfrastruktur ingår trafikledning. Trafikledningen är dock en särskild verksamhet och kräver särskilt tillstånd om den som har ansvaret för infrastrukturen har överlåtit trafikledningen till någon annan.

### *Tillstånd m.m.*

2 § Tillstånd får endast ges till den som med hänsyn till personlig vandel, organisation, försäkringsskydd och säkerhetstänkande uppfyller krav motsvarande dem som ställs på ett järnvägsföretag enligt 3 avd. 1 kap. 4 och 6 §§.

Järnvägsstyrelsen får bevilja tillstånd på det sätt som anges i 3 avd. 1 kap. Kraven på organisation får dock anpassas med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

3 § Infrastrukturförvaltarens ledning ansvarar för att de i 2 § första stycket angivna kraven uppfylls.

4 § Frågor om tillstånd att bedriva järnvägsinfrastruktur prövas av Järnvägsstyrelsen.

### *Återkallelse av tillstånd*

5 § Ett tillstånd att driva järnvägsinfrastruktur får återkallas, om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls eller om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt bestämmelser som har utfärdats med stöd av lagen.

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

6 § Frågor om återkallelse av tillstånd prövas av Järnvägsstyrelsen.

## 3 Kap. Övriga verksamhetsutövare

### *Inledande bestämmelser*

1 § Fysisk eller juridisk person som inte är järnvägsföretag skall vara auktoriserad för att få ansöka om infrastrukturkapacitet enligt 5 avd. 1 kap.

Järnvägsstyrelsen prövar frågor om sådan auktorisation.



2 § Auktorisation får beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik och som uppfyller de krav som gäller för licens enligt 3 avd. 1 kap. 4 § första stycket 2 och 4.

#### *Återkallelse av auktorisation*

3 § En auktorisation får återkallas om förutsättningarna för den inte längre uppfylls.

Om konkursförfarande eller ackordsförfarande har inletts mot någon som har fått auktorisation skall denna återkallas, om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

4 § Järnvägsstyrelsen prövar frågor om återkallelse av auktorisation enligt 3 §.

### **4 Kap. Särskilda redovisningskrav**

1 § Den som förvaltar infrastruktur eller bedriver järnvägstrafik skall i förekommande fall särredovisa och upprätta separata balans- och resultaträkningar för följande verksamhet:

1. tillhandahållande av transporttjänster, varvid allmänna medel som avser köp eller annat stöd till persontransport skall anges särskilt,
2. godstrafik på järnväg,
3. infrastrukturförvaltning, varvid allmänna medel som erhållits för driften av infrastrukturen skall anges särskilt.

2 § Allmänna medel som erhållits för att bedriva persontrafik eller för drift av infrastruktur får enbart användas i den verksamhet de är avsedda för.

3 § Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela ytterligare föreskrifter om redovisning av ett järnvägsföretags verksamhet.

## **Fjärde avdelningen**

### **Marknadstillträde**

#### *Allmänna bestämmelser*

1 § En infrastrukturförvaltare bestämmer, med de begränsningar som anges i denna avdelning, vem som har rätt att bedriva trafik på hans järnvägsnät.

2 § Den som har rätt att bedriva trafik har också rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet för denna trafik.

#### *Persontrafik*

3 § Regeringen utfärdar bestämmelser om rätt att bedriva nationell persontrafik på statens spåranläggningar.

4 § Internationell sammanslutning som uppfyller kraven i 3 avd. 1 kap. 6–7 §§, har rätt att utföra genomgående persontrafik på järnvägsinfrastruktur i Sverige, om trafiken sker mellan de EES-stater eller Schweiz där företagen har sitt säte.

Om ett företag i sammanslutningen har säte i Sverige, har det även rätt att bedriva trafik mellan Sverige och annan EES-stat eller Schweiz där ett företag i sammanslutningen har sitt säte.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 5

### *Godstrafik*

5 § Järnvägsföretag med säte i Sverige har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. Sådan rätt har också järnvägsföretag med säte i annan EES-stat eller Schweiz. För att få utföra trafik måste järnvägsföretaget uppfylla kraven i 3 avd. 1 kap. 6–7 §§. Rätten att utföra trafik skall, för annat än svenskt järnvägsföretag, omfatta rätt att ta emot och lämna ut gods inom landet under förutsättning att motsvarande rätt medges svenskt järnvägsföretag i den EES-stat eller Schweiz där järnvägsföretaget har sitt säte.

6 § Den som har auktorisation och har hemvist eller säte i Sverige har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet för godstrafik. Annan som har auktorisation har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet för godstrafik om motsvarande rätt ges svensk fysisk eller juridisk person med ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik som önskar ansöka om infrastrukturkapacitet i det land där den auktoriserade har hemvist eller säte.

## **Femte avdelningen**

### **Villkor vid tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster**

#### **1 Kap. Allmänt om kapacitetstilldelning och beskrivning av järnvägsnät**

##### *Allmänt*

1 § Reglerna i denna avdelning gäller vid kapacitetstilldelning och beskrivning av järnvägsnät. Reglerna gäller inte på

1. järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för personbefordran i stads- och förortstrafik eller
2. privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren för egen godstrafik.

2 § En infrastrukturförvaltare är skyldig att mot avgift upplåta infrastrukturkapacitet i enlighet med denna lag för sådan trafik som avses i avdelning 4.

En infrastrukturförvaltare svarar för kapacitetstilldelningen och för att denna sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

3 § Den som tillhandahåller sådan tjänst som avses i bilaga II punkt 2 och 3 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, är skyldig att göra detta på icke-diskriminerande villkor till var och en som har tilldelats infrastrukturkapacitet

##### *Beskrivning av järnvägsnätet*

4 § En infrastrukturförvaltare skall upprätta en beskrivning av det järnvägsnät han råder över. Beskrivningen skall ange tillgänglig infrastruktur och dess

egenskaper, innehålla information om villkoren för att få tillträde till infrastrukturen, principer för avgifter och taxor, principer för kapacitetstilldelningen, uppgift om inom vilken tid och på vilket sätt ansökan om kapacitet skall göras samt principer för samordningsförfarandet. Beskrivningen skall upprättas efter samråd med dem som tidigare har ansökt om infrastrukturkapacitet och annan vars möjlighet att upphandla järnvägstjänster under perioden kan påverkas.

5 § Beskrivningen av järnvägsnätet skall offentliggöras senast fyra månader före sista dagen för ansökan om infrastrukturkapacitet inför tågplan och skall uppdateras regelbundet.

6 § En infrastrukturförvaltare skall lämna uppgifter ur sin järnvägsnätsbeskrivning till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

7 § En infrastrukturförvaltare svarar för att kapacitetstilldelningen sker i enlighet med den tidsplan för tilldelningsförfarandet som framgår av bilaga III till direktiv 2001/14/EG.

Infrastrukturförvaltare skall samarbeta vid tilldelning av infrastruktur på mer än ett järnvägsnät. Inom ramen för detta samarbete skall infrastrukturförvaltarna bedöma behovet av och organisera tåglägen för internationell godstrafik.

## 2 Kap. Tilldelningsförfarandet

### *Allmänt*

1 § En sökande som vill få tillgång till infrastrukturkapacitet skall anmäla sina önskemål till infrastrukturförvaltaren på det sätt och inom den tid som framgår av beskrivningen av järnvägsnätet. I det fall en ansökan avser infrastrukturkapacitet på fler än ett järnvägsnät får sökanden inge ansökan till en av infrastrukturförvaltarna. Denne skall begära kapacitet hos övriga berörda infrastrukturförvaltare i enlighet med sökandens ansökan.

2 § Samtidigt som en sökande skall anmäla sina önskemål skall infrastrukturförvaltaren ange vilken infrastrukturkapacitet som skall användas för planerade banarbeten.

3 § En infrastrukturförvaltare får tilldela tågläge eller annat utnyttjande av infrastrukturkapacitet för högst en tågplanepериод.

### *Tilldelningsförfarandet inför en tågplan*

4 § Infrastrukturförvaltaren skall ta fram förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som inkommit. I förslaget skall de tåglägen för internationell trafik vilka överenskommit med andra infrastrukturförvaltare ingå.

Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet. Han skall ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökanden inklusive den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet. De som har ansökt om infrastrukturkapacitet skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan.

5 § Infrastrukturförvaltaren skall genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen.

Principer för denna samordning skall anges i infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet.

Infrastrukturförvaltaren har rätt att, om det behövs och inom rimliga gränser, föreslå annan infrastrukturkapacitet än vad sökanden begärt.

Om ett tågläge inte har utnyttjats kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen. Om och hur detta görs skall anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

6 § Om ansökningarna kan samordnas fastställer infrastrukturförvaltaren kapacitetstilldelningen i en tågplan.

7 § Om det vid samordningsförfarandet eller efter tvistlösning inte går att tillgodose ansökningarna skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad. Infrastrukturförvaltaren kan även förklara infrastruktur där kapacitetsbrist kan förväntas inom en snar framtid som överbelastad.

8 § Vid tilldelning av kapacitet på infrastruktur som har förklarats överbelastad har infrastrukturförvaltaren rätt att ta ut en extra avgift i enlighet med 5 avd. 5 kap. 3 §. Den som godtar att betala denna avgift får företräde vid tilldelningen.

9 § Om avgift enligt 5 avd. 5 kap. 3 § inte har tillämpats eller inte har lett till att alla sökande har tilldelats tågläge beslutar infrastrukturförvaltaren om kapacitetstilldelning enligt de prioriteringskriterier som anges i järnvägsnätsbeskrivningen. Dessa skall bestämmas så att de medger ett från samhällsekonomisk synpunkt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Betydelsen av snabba godstransporter och internationella godstransporter skall beaktas.

10 § För ansökningar om infrastrukturkapacitet som inkommer efter sista ansökningsdag inför tågplan, men innan tågplan har fastställts, sker kapacitetstilldelning på den infrastrukturkapacitet som återstår sedan i rätt tid inkomna ansökningar tilldelats kapacitet.

En ansökan om tågläge inom gällande tågplan skall av infrastrukturförvaltaren besvaras snarast och inom högst fem arbetsdagar. Tilldelning förutsätter att det finns ledig infrastrukturkapacitet.

#### *Åtgärder vid störningar och liknande*

11 § Vid störningar i järnvägstrafiken får infrastrukturförvaltaren i syfte att återställa trafiken till normala förhållanden vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

12 § Infrastrukturförvaltaren får vid röjnings- och nödsituationer begära att järnvägsföretagen i rimlig omfattning ställer sådana resurser till förfogande som infrastrukturförvaltaren bedömer vara mest lämpliga för att så snart som möjligt återställa förhållandena till de normala.

#### *Om tågläge*

13 § Den som har tilldelats tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge skall inte anses överlåtet om en sökande som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

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

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

### 3 Kap. Trafikerings- och ramavtal

#### *Trafikeringsavtal*

1 § I samband med tilldelning av tågläge skall sökanden och infrastrukturförvaltaren ingå avtal om de villkor av administrativ, teknisk och finansiell natur som behövs för utnyttjandet av tågläge. Avtalsvillkoren skall vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Kommer parterna inte överens om villkoren, får Järnvägsstyrelsen på begäran av part fastställa de administrativa, tekniska och finansiella villkor som skall gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall vara i enlighet med denna lag.

Trafik får inte utföras utan att avtal enligt första stycket har träffats.

#### *Ramavtal*

2 § Sökanden och infrastrukturförvaltaren får träffa ramavtal om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplaneperiod. För att få träffa ramavtal för längre tid än fem år krävs särskilda skäl, såsom att endera parten ansvarar för särskilda investeringar eller risker som främjar en effektiv järnvägstrafik.

För att få träffa ramavtal med längre giltighetstid än tio år krävs synnerliga skäl, såsom att endera parten genom avtal åtar sig omfattande och långsiktiga investeringar.

3 § Ramavtalet får inte ange bestämda tåglägen eller på annat sätt utformas så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

4 § Ramavtalet skall medge att dess innehåll ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen. Om det blir nödvändigt att ändra eller upphäva avtalet, skall ersättning utgå.

### 4 Kap. Särskilda åtgärder beträffande järnvägsinfrastruktur

#### *Järnvägsinfrastruktur för viss trafik*

1 § Järnvägsinfrastruktur får av infrastrukturförvaltaren reserveras för att utnyttjas för viss järnvägstrafik under förutsättning att alternativ järnvägsinfrastruktur finns. Sådan reservation skall anges i beskrivningen av järnvägsnätet. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik från att utnyttja denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och den rullande materielen har de tekniska egenskaper som behövs.

#### *Åtgärder beträffande överbelastad järnvägsinfrastruktur*

2 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 5 avd. 2 kap. 7 § skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Om det föreligger en godkänd

kapacitetsförstärkningsplan och denna plan håller på att genomföras behöver någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan inte göras.

Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, meddelar närmare föreskrifter om förfarandet.

## **5 Kap. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur m.m.**

### *Inledande bestämmelser*

1 § Infrastrukturförvaltaren skall ta ut avgift för utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Avgiften skall, med de undantag som anges i tredje stycket, beräknas enligt de principer som anges i detta kapitel.

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen bestäms av den som tillhandahåller tjänsterna. Avgiften skall beräknas enligt de principer som anges i 8 §.

Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, kan meddela undantag från skyldigheten att beräkna avgifter enligt detta kapitel om utnyttjande av infrastruktur ingår som en liten del av en mer omfattande prestation som prissätts utan uppdelning på olika kostnadselement och en annan avgiftsberäkning inte är till ekonomisk nackdel för dem som utnyttjar infrastrukturen.

### *Marginalkostnadsbaserade avgifter*

2 § Avgiften för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall beräknas med utgångspunkt från den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförande av rullande materiel på järnvägsinfrastrukturen om inte annat följer av 5–7 §§.

Avgiften får bestämmas med hänsyn till den genomsnittliga kostnad som uppkommer till följd av det slags framförande som avgiften avser eller beräknas med hänsyn till den genomsnittliga kostnaden för alla slag av framförande av rullande materiel.

3 § Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Regeringen meddelar närmare bestämmelser om villkoren för att ta ut en sådan avgift.

4 § Den som är skyldig att betala avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur enligt detta kapitel skall även betala en avgift för den miljöpåverkan och olycksrisk som framförande av tåg eller annan rullande materiel innebär.

Avgiftens storlek framgår av bilaga 6 till denna lag.

### *Särskilda avgifter*

5 § Regeringen får medge infrastrukturförvaltaren att bestämma en ytterligare avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen utöver de avgifter som följer av 2–4 §§. Sådan avgift skall vara icke-diskriminerande.

Ett medgivande enligt första stycket får endast ges om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

6 § Infrastrukturförvaltaren får bestämma avgifter och villkor för utnyttjande av särskilda infrastrukturprojekt som har avslutats efter den 15 mars 1986 om projekten ökar effektiviteten i järnvägssystemet och de inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2–4 §§.

Avgiften skall då bestämmas på grundval av den långsiktiga kostnaden för dessa projekt.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 5

7 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter enligt 2, 5 och 6 §§ för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av klart underutnyttjade linjer. Rabatten skall vara tidsbegränsad och på lika villkor tillgänglig för alla användare i viss trafik.

#### *Avgifter för tjänster*

8 § Avgiften för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen får inte vara diskriminerande. I de fall den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla viss tjänst skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och beräknas efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten har begärt.

#### *Förhandlingar om avgiftsnivån*

9 § Infrastrukturförvaltaren och en sökande får föra förhandlingar om nivån på de avgifter som avses i 5 eller 6 §§ under förutsättning att Järnvägsstyrelsen tillförsäkras full insyn i förhandlingarna.

Om Järnvägsstyrelsen finner att det är sannolikt att förhandlingarna förs på grunder som strider mot någon av bestämmelserna i 5–6 §§ kan Järnvägsstyrelsen förbjuda parterna att tillämpa de framförhandlade villkoren innan det har skett en sådan prövning som anges i 6 avd. 4 kap. 3 §.

#### *Betalning av avgifter*

10 § Avgifter enligt 2, 3, 5 och 6 §§ skall betalas till infrastrukturförvaltaren.

Infrastrukturförvaltaren, eller den myndighet som regeringen bestämmer, skall även uppbära, redovisa och till staten betala in de avgifter som har fastställts enligt 4 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om hur denna redovisning och inbetalning skall gå till.

Om infrastrukturförvaltaren inte själv svarar för de åtgärder som krävs för att förstärka kapaciteten på överbelastad infrastruktur skall denne i sin tur betala den extra avgift som är uttagen med stöd av 3 § till den som har ekonomiskt och annat ansvar för åtgärderna.

Infrastrukturförvaltaren får men är inte skyldig att ta ut hela eller del av avgiften för kapacitet och tjänster som har begärts men inte utnyttjats. Detta gäller dock inte avgift enligt 4 §.

Avgiften för sådan tjänst som anges i 1 § andra stycket skall betalas till den som tillhandahåller tjänsten.

## 1 Kap Tillsyn

### *Inledande bestämmelser*

1 § Järnvägsstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i 2–5 avd. och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av bemyndiganden i denna lag.

2 § För elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i ellagen (1997:857).

3 § Järnvägsstyrelsen har rätt att när det behövs för tillsynen

1. på begäran få upplysningar och ta del av handlingar,
2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som berörs av verksamheten, dock inte bostäder,
3. utan kostnad få tillgång till erforderlig personal, materiel eller liknande vid provkörningar och andra materielprov.

Det åligger polis-, och tullmyndighet att lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Järnvägsstyrelsen har rätt att begära verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Beslutet får verkställas enligt utsökningsbalken.

4 § Järnvägsstyrelsen får meddela de beslut om förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för efterlevnaden av denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen.

Beslut om föreläggande och förbud får förenas med vite.

### *Särskilt om kontroll av driftskompatibilitet*

5 § Om en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet är försedd med en EG-försäkran och har släppts ut på marknaden och används på det sätt som den är avsedd för, men komponenten ändå medför en risk för att de väsentliga kraven inte längre kommer att uppfyllas, får Järnvägsstyrelsen meddela beslut som begränsar komponentens användningsområde, förbjuder dess utsläppande på marknaden eller avser återkallelse från marknaden.

Om ett strukturellt delsystem som är försett med EG-kontrollförklaring inte uppfyller villkoren i denna lag eller de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, får Järnvägsstyrelsen besluta om kompletterande kontroller.

## 2 Kap. Straffbestämmelser

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

1. bedriver verksamhet utan föreskriven licens, säkerhetsintyg eller tillstånd,
2. anlitar någon att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten eller använder materiel som inte uppfyller angivna säkerhetskrav,
3. bryter mot villkor som meddelats enligt 3 avd. denna lag,
4. använder rullande materiel utan beslut enligt 2 avd. denna lag.

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



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

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

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

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

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

**3 §** Verksamhetsutövare som försummar (i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)) föreskriven rapporteringsskyldighet skall dömas till böter.

**4 §** Den som bryter mot förbud att beträda spårområde skall dömas till penningböter.]

### **3 Kap. Ytterligare bemyndiganden**

**1 §** Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § och 7 § 5 p. regeringsformen om föreskrifterna avser järnvägsinfrastruktur, rullande materiel på järnväg eller järnvägstrafik samt föreskrifter om avgifter för granskning och kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

**2 §** Regeringen får överlåta åt Järnvägsstyrelsen att meddela föreskrifter eller medge undantag som avses i denna lag.

### **4 Kap. Överklagande m.m.**

#### *Allmänna bestämmelser*

**1 §** Beslut som Järnvägsstyrelsen i särskilt fall har meddelat enligt denna lag eller enligt föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Andra beslut av Järnvägsstyrelsen får överklagas hos regeringen.

**2 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart om inte den beslutande myndigheten förordnar annat.

3 § Den som känner sig orättvist behandlad, diskriminerad eller missgynnad av ett beslut av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag i en fråga som avses i 5 avd. kan klaga på beslutet hos Järnvägsstyrelsen.

En begäran om Järnvägsstyrelsens prövning skall göras skriftligen.

4 § Järnvägsstyrelsen har rätt att få in all relevant information från den som har fattat beslutet, den klagande och övriga som berörs av beslutet. Sådan information skall lämnas utan dröjsmål.

---

## Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den . Beslut som har meddelats före ikraftträdandet överklagas enligt äldre bestämmelser. Genom lagen upphävs lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet och förordningen (1997:757) om tilldelning av spårkapacitet.

2. Den som vid denna lags ikraftträdande har de tillstånd som krävs enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) för att bedriva järnvägstrafik får fortsätta att bedriva trafik med stöd av dessa tillstånd, dock längst till utgången av år 2004.

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

4. Om det i lag eller annan författning hänvisas till Järnvägsinspektionen skall i stället Järnvägsstyrelsen avses.

5. Äldre föreskrifter utfärdade av Järnvägsinspektionen och av Tågtrafikledningen gäller till utgången av år 2004.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)  
*dels att i 1 a, 5, 7, 9, 17–19, 20–22, 34 och 35 §§ ordet "Järnvägsinspektionen"*  
skall bytas ut mot "Järnvägsstyrelsen",  
*dels att 19 a och 19 b §§ skall upphöra att gälla,*  
*dels att 1, 4, 8 och 29 §§ skall ha följande lydelse.*

### *Nuvarande lydelse*

Denna lag gäller säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg.

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

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

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

Tillståndsmyndigheten får anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning. *I fråga om drift utomlands av internationell järnvägstrafik skall dock alltid*

### *Föreslagen lydelse*

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

*För sådan järnvägsverksamhet som enligt 1 avd. 1 kap. 3 § järnvägslagen [xx:xx] omfattas av den lagen gäller endast 24–28 §§ i denna lag. För den som endast bedriver regional godstrafik på järnväg gäller även 1–16 §§ i denna lag.*

*Järnvägsstyrelsen* har ett samlat ansvar för säkerheten.

4 §  
Spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten.

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

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

*kraven i andra stycket och 10–16 §§ gälla.* Järnvägsföretag som beviljas tillstånd enligt denna paragraf *samt sammanslutningar och företag som beviljas licens enligt 19 a §* skall genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt ha täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.

Den som beviljas tillstånd enligt denna paragraf skall genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt ha täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. utan tillstånd driver tillståndspliktig verksamhet enligt denna lag,

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

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

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den

## Förteckning över remissinstanser (SOU 2002:48)

Prop. 2003/04:123

Bilaga 6

Hovrätten för Västra Sverige, Tingsrätten i Helsingborg, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Uppsala län, Justitiekanslern, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Banverket, Järnvägsinspektionen, Vägverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Konkurrensverket, Glesbygdsverket, Stockholms universitet juridiska fakultetsnämnd, Svenska Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenska Naturskyddsföreningen, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Åkeriförbundet, Sveriges Redareförening, Föreningen Svenskt Näringsliv, Transportindustriförbundet, Malmtrafik i Kiruna AB, Föreningen Sveriges Skogsindustrier, A-Banan Projekt AB, Skånetrafiken, Statstjänstemannaförbundet (ST), SJ AB, och A-Train AB. Luftfartsinspektionen, AB Storstockholms Lokaltrafik och Bombardier Transportation Sweden AB.

Rådets direktiv 96/48 av den 23 juli 1996 om drifts-  
kompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägs-  
systemet för höghastighetståg

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 7

## Förslag till järnvägslag

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Lagens tillämpningsområde

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

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

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

#### Tillsynsmyndighet

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

#### Definitioner

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

*delsystem*: strukturell del av järnvägssystem, utgörande antingen infrastruktur, energi, kontrollstyrning och signalering, drift och trafikledning eller rullande materiel, eller funktionell del av järnvägssystem,

<sup>1</sup> Jfr rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25, Celex 31991L0440), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 1, Celex 32001L0012), rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70, Celex 31995L0018) senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 26, Celex 32001L0013, rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048), Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, 15.03.2001, s. 29, Celex 32001L0014 samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EGT L 110, 20.04.2001, s. 1, Celex 32001L0016).



utgörande antingen underhåll eller telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik,

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

*järnvägsfordon*: rullande materiel som kan framföras på järnvägsinfrastruktur,

*järnvägsföretag*: den som med stöd av licens, motsvarande tillstånd beviljat inom EES eller särskilt tillstånd som endast gäller i Sverige tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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

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

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

*tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att för att framföra ett järnvägsfordon från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

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

## 2 kap. Krav på järnvägssystem

### Inledande bestämmelse

1 § Bestämmelserna i 8–13 §§ skall tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter denna lags ikraftträdande. Bestämmelserna i 8–12 §§ skall dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Annan järnvägsinfrastruktur och andra järnvägsfordon får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

### Säkerhet

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

3 § Järnvägsinfrastruktur skall förvaltas och trafik skall utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs.

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

**4 §** De som är sysselsatta i verksamheten skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

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

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

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

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

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

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

## **Driftskompatibilitet**

### *Krav på driftskompatibilitet*

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

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

### *Ibruktage m.m.*

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

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

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

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

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

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

#### *Beslut om undantag*

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

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

**12 §** Ingår ett delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet får tillsynsmyndigheten besluta enligt 11 § endast efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission och endast i de fall som regeringen föreskriver.

#### **Tillsynsmyndighetens godkännande**

**13 §** Strukturella delsystem får endast tas i bruk efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

#### **Bemyndigande**

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

1. säkerhet enligt 2–6 §§,
2. att rapportering av händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall ske också i andra fall än som anges i 7 § första stycket,
3. krav angående säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,

4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon ,

5. EG-försäkran enligt 9 §,

6. EG-kontrollförklaring enligt 10 §, och

7. godkännande enligt 13 §.

Regeringen föreskriver vad som utgör det transeuropeiska järnvägs-systemet och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

### 3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet

#### Tillstånd för järnvägsföretag

##### *Tillståndskrav*

**1 §** För att utföra järnvägstrafik krävs tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd.

##### *Licens*

**2 §** Licens skall beviljas den som

1. avser att framföra järnvägsfordon,

2. har hemvist eller säte i Sverige,

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

4. visar att han genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang har täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.

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

##### *Säkerhetsintyg*

**3 §** Säkerhetsintyg får beviljas järnvägsföretag som

1. uppfyller kraven i 2 kap. 2–6 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1,

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

3. utöver vad som anges i 2 § 4, genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang, täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget skall tillsynsmyndigheten ange vilka krav som skall uppfyllas.

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

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. godstransporter inom högst två län, eller
3. till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd får endast beviljas den som uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange vilka krav som skall uppfyllas.

### **Tillstånd för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik**

**5 §** För att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik krävs tillstånd i form av auktorisation. Krav på tillstånd gäller inte för Riksrafiken.

**6 §** Auktorisation får beviljas den som

1. har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik, samt
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

### **Tillstånd för infrastrukturförvaltare**

**7 §** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs tillstånd. Krav på tillstånd gäller inte för Banverket.

**8 §** Tillstånd enligt 7 § får beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, organisation, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur eller driva anläggningar som hör till infrastrukturen,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–6 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

Kraven enligt första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange vilka krav som skall uppfyllas.

### **Villkor och omprövning**

**9 §** Tillsynsmyndigheten får, utom vad avser licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Tillsynsmyndigheten får även besluta sådana villkor för Banverket som infrastrukturförvaltare och för Riksrafiken som organisatör av järnvägstrafik.

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

**10 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd.

#### **4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet**

**1 §** Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser

1. tillhandahållande av transporttjänster,
2. godstransport på järnväg, och
3. förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

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

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

**3 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela ytterligare föreskrifter om redovisning av järnvägsverksamhet.

#### **5 kap. Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät**

##### **Persontrafik**

**1 §** Regeringen får föreskriva om vem som, utöver vad som anges i 3 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som tillhör staten.

**2 §** Infrastrukturförvaltaren bestämmer vem som, utöver vad som anges i 3 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som inte tillhör staten.

**3 §** En internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES och Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, får utföra genomgående persontrafik på svenska järnvägsnät, om trafiken sker mellan de stater inom EES eller Schweiz där företagen har sitt säte.

##### **Godstrafik**

**4 §** Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. Ett järnvägsföretag med säte i en annan stat än Sverige får dock befördra gods, som både lastas och

lossas inom landet, endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för ett järnvägsföretag med säte i Sverige.

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

**5 §** Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 4 § gäller inte på fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda för persontrafik eller på järnvägsnät som inte tillhör staten och som endast används av ägaren för egen godstrafik.

## **6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet**

### **Skyldigheter för infrastrukturförvaltare**

#### *Grundläggande skyldigheter*

**1 §** En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på det svenska järnvägsnätet och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i detta kapitel.

**2 §** Den som utför eller organiserar järnvägstrafik får inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten får dock i enskilda fall besluta om undantag från detta, under förutsättning att det kan garanteras att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

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

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

**4 §** En infrastrukturförvaltare skall samarbeta med andra förvaltare för att tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Tåglägen för internationell trafik skall därvid organiseras.

Förvaltaren ansvarar för att kapacitetstilldelningen därefter sker i enlighet med den tidplan som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 8

#### *Beskrivning av järnvägsnät*

**5 §** En infrastrukturförvaltare skall upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen skall innehålla uppgift om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till och prioriteringskriterier för fördelning av infrastrukturen.

Beskrivningen skall upprättas efter samråd med dem som ansöker om infrastrukturkapacitet. Beskrivningen skall offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

#### *Kapacitetförstärkningsplan*

**6 §** När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 13 § skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Om det finns en upprättad och godkänd kapacitetsförstärkningsplan och denna plan håller på att genomföras behöver någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan inte göras.

### **Tilldelningsförfarande**

#### *Ansökan*

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

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

**8 §** Infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som skall användas för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skall vara inkomna.

#### *Kapacitetsplanering*

**9 §** Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som inkommit. I förslaget skall anges de tåglägen för internationell trafik som överenskommit med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den eko-



nomiska effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena.

Den som har ansökt om infrastrukturkapacitet skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

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

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

**12 §** Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren på en sökandes begäran hänskjuta tvistefrågan till en särskild medlare.

Medlaren skall föreslå en lösning av tvisten inom tio dagar från det att frågan hänsköts.

Sökandena skall solidariskt betala skälig ersättning till medlare för arbete och utlägg.

**13 §** Om ansökningarna inte kan samordnas trots samordningsförfarande och medling, skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad, med angivande av under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen kommer att inträffa inom kommande tågplanepperiod får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan samordningsförfarande inletts enligt 10 §.

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

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

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

#### *Åtgärder vid störningar och liknande*

**17 §** Vid störningar i järnvägstrafiken får infrastrukturförvaltaren i syfte att återställa trafiken till normala förhållanden vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

**18 §** Infrastrukturförvaltaren får vid röjnings- och nödsituationer begära att järnvägsföretag i rimlig omfattning ställer sådana resurser till förfogande som infrastrukturförvaltaren bedömer vara mest lämpliga för att så snart som möjligt återställa förhållandena till de normala.

#### *Om tågläge*

**19 §** Den som har tilldelats tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge skall inte anses som överlåtet om en sökande som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågägen vid samma eller nästkommande tågplanepåod.

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

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

#### *Ramavtal*

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

#### *Trafikeringsavtal*

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

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

#### **Tillhandahållande av tjänster**

**23 §** Den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på det svenska järnvägsnätet skall på icke-diskriminerande villkor tillhandahållas

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

2. rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning, växling och alla andra tjänster som tillhandahålls vid tillträdestjänster samt särskilda avtal för kontroll av transport av farligt gods eller assistans för drift av icke-standardtåg.

### **Undantag för vissa infrastrukturförvaltare**

**24 §** Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i detta kapitel gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 23 §.

### **Bemyndigande**

**25 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning, kapacitetsanalys, kapacitetsförstärkningsplan, beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande.

## **7 kap. Avgifter**

### **Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen**

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

Vad som sägs om avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen i detta kapitel gäller inte för infrastruktur som tillhandahålls som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 6 kap. 23 §.

#### *Marginalkostnadsbaserade avgifter*

**2 §** Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall fastställas till den kostnad för infrastrukturförvaltaren som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon på infrastrukturen, om inte annat följer av 3–6 §§. Därutöver skall, inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen, avgifterna inkludera och differentieras efter den miljö- och olyckskostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av fordon på infrastrukturen.

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

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

**4 §** Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte höjas om sådana sökande som har förmåga att betala avgifter enligt 2 och 3 §§ därigenom hindras från att använda infrastrukturen.

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

#### *Rabatt*

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

#### *Bokningsavgifter*

**7 §** Infrastrukturförvaltaren får ta ut hela eller delar av avgift för kapacitet som har begärts men inte utnyttjats.

#### **Avgifter för tjänster**

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

#### **Bemyndigande**

**9 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om avgifter beträffande järnvägsinfrastruktur som tillhör staten.

#### **8 kap. Tillsyn m.m.**

##### **Allmänna bestämmelser**

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

**2 §** För elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i ellagen (1997:857).

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

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömning av ansökningar om tillstånd och klart definierade statistiska ändamål,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamheten som berörs, samt

3. få tillgång till erforderlig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid provkörningar och andra materielprov.

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

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

### **Förelägganden och förbud**

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

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

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

**5 §** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls eller om tillståndsinnehavaren under minst sex månader inte använder tillståndet eller inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

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

### **Marknadskontroll**

**7 §** Om det kan antas att en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § första stycket får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller

dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med EG-försäkran.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 8

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

Europeiska gemenskapernas kommission skall underrättas om sådana åtgärder som avses i första och andra stycket.

## **Register**

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

## **Prövning av tvister**

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

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

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

## **Bemyndigande**

**10 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och de ytterligare föreskrifter som behövs för tillsynen över efterlevnaden av lagen och de villkor och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

## **9 kap. Ordning**

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

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

**3 §** En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägs-systemet 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, skall polisen omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägs-systemet får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

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

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

## **10 kap. Straffbestämmelser**

**1 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

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

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 4 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 2 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 6 § på säkerhetsordning,

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

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 1 § andra stycket eller 2 kap. 13 §.

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

**2 §** Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

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

**3 §** Den som försummar sin rapporteringskyldighet enligt 2 kap. 7 § första stycket eller 2 kap. 14 § 2 döms till böter.

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

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

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

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

## **11 kap. Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**2 §** Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004. Genom lagen upphävs
    - a) förordningen (1996:734) om statens spåranslagningar,
    - b) lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet, och
    - c) lagen (2000:1386) om järnvägssystem för höghastighetståg.
  2. Ett beslut om att godkänna spåranslagningar och fordon enligt lagen (1990:1157) om säkerheten vid tunnelbana och spårväg i dess lydelse



före den 1 juli 2004 som meddelats före lagens ikraftträdande gäller till dess att anläggningen eller fordonet efter ikraftträdandet byggs om eller moderniseras.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 8

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att bedriva järnvägstrafik som krävs enligt lagen om säkerheten vid tunnelbana och spårväg i dess lydelse före den 1 juli 2004 får fortsätta att bedriva sådan trafik med stöd av dessa tillstånd endast till och med den 31 december 2006.

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

5. Äldre föreskrifter skall tillämpas vid prövningen av ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet.

6. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får föreskriva när bestämmelserna i 6 kap. skall tillämpas första gången.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)  
*dels* att 19 a, 19 b, 25-28, 32 och 33 a §§<sup>1</sup> skall upphöra att gälla,  
*dels* att rubrikerna närmast före 19 a, 19 b och 25 §§ skall utgå,  
*dels* att i 5, 7, 9, 17-19, 20-22, 34 och 35 §§ ordet "Järnvägs-  
inspektionen" skall bytas ut mot "tillsynsmyndigheten",  
*dels* att rubriken till lagen samt 1, 1 a, 3, 4, 8, 29, 30 och 33 §§ skall ha  
följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **Järnvägssäkerhetslag**

### **Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg**

#### **1 §<sup>2</sup>**

Denna lag gäller säkerheten vid  
*järnväg*, tunnelbana och spårväg.

*Banverket* har ett samlat ansvar för  
säkerheten. *Inom Banverket hand-  
has vissa säkerhetsfrågor själv-  
ständigt av Järnvägsinspektionen.*

Denna lag gäller säkerheten vid  
tunnelbana och spårväg.

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

#### **1 a §<sup>3</sup>**

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

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

#### **3 §**

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

*Tunnelbane- och spårvägs-  
verksamhet* består av drift av spår-  
anläggningar (spårinnehav) och  
drift av spårtrafik (trafikutövning). I  
driften av spåranläggningar ingår  
trafikledning. Trafikledning är dock  
en särskild verksamhetsgren om den  
som driver spåranläggningen har  
överlåtit ansvaret härför till någon  
annan (särskild trafiklednings-  
verksamhet).

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

19 a § 2000:1337

19 b § 2000:1337

25 § 1993:1620

25 a § 1993:1620

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1996:736.

26 § 1993:1620

32 § 1991:316

33 a § 1993:1620

4 §<sup>4</sup>

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

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

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

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

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

8 §<sup>5</sup>

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

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

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

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

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1996:736.

### 29 §<sup>6</sup>

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

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

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

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

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

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

### 30 §<sup>7</sup>

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

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

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han

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

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

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1999:219.

eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

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

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

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

### 33 §

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

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

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

### *Nuvarande lydelse*

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

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

### *Föreslagen lydelse*

#### 7 §<sup>1</sup>

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

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

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

### *Nuvarande lydelse*

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

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

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

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

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:218.

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

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

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

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

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

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

3. I fråga om sådana drycker som avses i 1 § tredje stycket och som förtärs eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:000) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1994:1742.



---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 8

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

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

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### **1 §<sup>1</sup>**

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1465.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 a §<sup>1</sup>**

För vissa frågor om järnvägs-  
system finns särskilda  
bestämmelser i *lagen (2000:1336)*  
*om järnvägssystem för hög-*  
*hastighetståg.*

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2000:1338.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **3 §**

Ett körkort skall återkallas

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **9 §**

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

Detsamma gäller om körkorts-  
havaren brutit mot 4 § första stycket  
lagen (1951:649) om straff för vissa  
trafikbrott eller 30 § första stycket  
*järnvägssäkerhetslagen*  
(1990:1157) och alkohol-  
koncentrationen under eller efter  
färden inte uppgått till 0,5 promille  
i blodet eller 0,25 milligram per  
liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkorts-  
havaren brutit mot 4 § första stycket  
lagen (1951:649) om straff för vissa  
trafikbrott eller 30 § första stycket  
*lagen (1990:1157) om säkerhet vid  
tunnelbana och spårväg. eller  
10 kap. 2 § första stycket järn-  
vägslagen (2004:000)* och alkohol-  
koncentrationen under eller efter  
färden inte uppgått till 0,5 promille  
i blodet eller 0,25 milligram per  
liter i utandningsluften.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 8

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004

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

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

### *Nuvarande lydelse*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

### *Föreslagen lydelse*

#### **2 §**

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

## Förteckning över remissinstanser (Utkastet till lagrådsremiss)

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 9

Kammarrätten i Sundsvall, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Ekonomistyrningsverket, Skatteverket, Banverket, Järnvägsinspektionen, Rikstrafiken, Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Konkurrensverket, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Lokaltrafikföreningen, A-Banan Projekt AB och A-Train AB.

## Förslag till järnvägslag

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Lagens tillämpningsområde

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

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

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

#### Tillsynsmyndighet

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

#### Definitioner

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

*delsystem*: strukturell eller funktionell del av järnvägssystem,

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

<sup>1</sup> Jfr rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25, Celex 31991L0440), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 1, Celex 32001L0012), rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70, Celex 31995L0018), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 26, Celex 32001L0013), rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048), Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, 15.03.2001, s. 29, Celex 32001L0014), ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30, Celex 32002D0844) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EGT L 110, 20.04.2001, s. 1, Celex 32001L0016).



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

*järnvägsfordon*: rullande materiel som kan framföras på järnvägsinfrastruktur,

*järnvägsföretag*: den som med stöd av licens, motsvarande tillstånd beviljat inom EES eller särskilt tillstånd som endast gäller i Sverige tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

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

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

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

*tågläge*: den infrastrukturkapacitet som planeras i en tågplan för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

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

## Bemyndigande

5 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som utgör arbetsfordon och om att vissa spår- och signalanläggningar inte utgör järnvägsinfrastruktur.

## 2 kap. Krav på järnvägssystem

### Inledande bestämmelse

1 § Bestämmelserna i 8–13 §§ skall tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter denna lags ikraftträdande. Bestämmelserna i 8–12 §§ skall dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Annan järnvägsinfrastruktur och andra järnvägsfordon får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

### Säkerhet

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

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

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

**4 §** De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

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

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

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

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

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

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

## **Krav på delsystem och komponenter**

### *Väsentliga krav och tekniska specifikationer*

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

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

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

### *Komponenter*

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

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

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

### *Delsystem*

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

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

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

### *Beslut om undantag*

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

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

**12 §** Ingår ett delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet får tillsynsmyndigheten besluta enligt 11 § endast efter anmälan till Europeiska gemenskapernas kommission och endast i de fall som regeringen föreskriver.

**13 §** Strukturella delsystem får endast tas i bruk efter godkännande av tillsynsmyndigheten.

### **Bemyndigande**

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

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

Regeringen föreskriver vad som utgör det transeuropeiska järnvägs-systemet och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

## **3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet**

### **Tillstånd för järnvägsföretag**

#### *Tillståndskrav*

**1 §** För att utföra järnvägstrafik krävs tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd.

#### *Licens*

**2 §** Licens skall beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik,
2. har hemvist eller säte i Sverige,
3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, samt
4. genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang har täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.

### *Säkerhetsintyg*

**3 §** Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

1. uppfyller kraven i 2 kap. 2–6 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1,
2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap., samt
3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 2 § 4 täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

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

### *Särskilt tillstånd*

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

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. regionala godstransporter,
3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
4. till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

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

### **Tillstånd för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik**

**5 §** För att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik krävs tillstånd i form av auktorisation. Krav på tillstånd gäller inte för Riksrafiken.

**6 §** Auktorisation skall beviljas den som

1. har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik, samt
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

### **Tillstånd för infrastrukturförvaltare**

**7 §** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs tillstånd. Krav på tillstånd gäller inte för Banverket.

**8 §** Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

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

2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–6 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

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

### **Villkor och omprövning**

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

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

### **Bemyndigande**

**10 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd.

## **4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet**

**1 §** Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser

1. tillhandahållande av transporttjänster,
2. godstransporter, och
3. förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

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

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

**3 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela ytterligare föreskrifter om redovisning av järnvägsverksamhet.

### Persontrafik

**1 §** Regeringen får meddela föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 3 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

**2 §** Infrastrukturförvaltaren bestämmer vem som, utöver vad som anges i 3 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten.

**3 §** En internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, får utföra genomgående persontrafik på svenska järnvägsnät, om trafiken sker mellan de stater inom EES jämte Schweiz där företagen har sitt säte.

### Godstrafik

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

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

**5 §** Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 4 § gäller inte på fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda för persontrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för egen godstrafik.

## 6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

### Skyldigheter för infrastrukturförvaltare

#### *Grundläggande skyldigheter*

**1 §** En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på det svenska järnvägsnätet och att på ett konkurrens-

neutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

**2 §** Den som utför eller organiserar järnvägstrafik får inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten får dock i enskilda fall besluta om undantag från detta, under förutsättning att det kan garanteras att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

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

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

**4 §** En infrastrukturförvaltare skall samarbeta med andra förvaltare för att tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Tåglägen för internationell trafik skall därvid organiseras.

Förvaltaren ansvarar för att kapacitet därefter tilldelas i enlighet med den tidsplan som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

#### *Beskrivning av järnvägsnät*

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

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

#### *Kapacitetsförstärkningsplan*

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



*Ansökan*

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

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

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

*Kapacitetsplanering*

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

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

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

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

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

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

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

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepperiod får

infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds enligt 10 §.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

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

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

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

#### *Åtgärder vid störningar och liknande*

**17 §** Vid störningar i järnvägstrafiken får infrastrukturförvaltaren i syfte att återställa trafiken till normala förhållanden vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

**18 §** Infrastrukturförvaltaren får vid röjnings- och nödsituationer begära att järnvägsföretag i rimlig omfattning ställer sådana resurser till förfogande som infrastrukturförvaltaren bedömer vara mest lämpliga för att så snart som möjligt återställa förhållandena till de normala.

#### *Om tågläge*

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

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

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

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

#### *Ramavtal*

**21 §** Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplanepериод (ramavtal) kan inte göras gällande mot 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.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

### *Trafikeringsavtal*

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

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

### **Tillhandahållande av tjänster**

**23 §** Den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på det svenska järnvägsnätet skall på icke-diskriminerande villkor tillhandahållas

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

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

### **Undantag för vissa infrastrukturförvaltare**

**24 §** Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i 3 §, 4 § andra stycket samt 6, 8–13, 15 och 16 §§ gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 23 §.

### **Bemyndigande**

**25 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning, kapacitetsanalys, kapacitetsförstärkningsplan, beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande.

## **7 kap. Avgifter**

### **Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen**

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

### *Marginalkostnadsbaserade avgifter*

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

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

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

### *Särskilda avgifter*

**4 §** Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om det är förenligt med ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte höjas om sådana sökande som har förmåga att betala avgifter enligt 2 och 3 §§ därigenom hindras från att använda infrastrukturen.

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

### *Rabatt*

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

### *Bokningsavgifter*

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

### **Avgifter för tjänster**

**8 §** Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall vara icke-diskriminerande. Om den som

förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten begär.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

## **Bemyndigande**

**9 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om avgifter i fråga om järnvägsinfrastruktur som förvaltas av staten.

## **8 kap. Tillsyn m.m.**

### **Allmänna bestämmelser**

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

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

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

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, samt

3. få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid provkörningar och andra materielprov.

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

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

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

### **Förelägganden och förbud**

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

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

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

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

### **Återkallelse av tillstånd**

**5 §** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndsinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller
3. tillståndsinnehavaren under minst sex månader inte använder tillståndet.

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

### **Marknadskontroll**

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

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

Europeiska gemenskapernas kommission skall underrättas om sådana åtgärder som avses i första och andra stycket.

### **Register**

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

### **Prövning av tvister**

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

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

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

## Bemyndigande

**10 §** Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och de föreskrifter som behövs för prövning av tvister och tillsyn över efterlevnaden av lagen och de villkor och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

## 9 kap. Ordning

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

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

**3 §** En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystemet 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, skall polisen omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystemet får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

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

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

## 10 kap. Straffbestämmelser

**1 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

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

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 4 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 2 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 6 § på säkerhetsordning,

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

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 1 § andra stycket eller 2 kap. 13 §.

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

**2 §** Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

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

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

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften,

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

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

**3 §** Den som försummar sin rapporteringskyldighet enligt 2 kap. 7 § första stycket eller 2 kap. 14 § första stycket 2 döms till böter.

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

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



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

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

## **11 kap. Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

---

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

- a) förordningen (1996:734) om statens spåranslagningar,
- b) lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet, och
- c) lagen (2000:1386) om järnvägssystem för höghastighetståg.

2. Ett beslut om att godkänna spåranslagningar och fordon enligt lagen (1990:1157) om säkerheten vid tunnelbana och spårväg i dess lydelse före den 1 juli 2004 som meddelats före lagens ikraftträdande gäller till dess att anläggningen eller fordonet efter ikraftträdandet byggs om eller moderniseras.

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att bedriva järnvägstrafik som krävs enligt lagen om säkerheten vid tunnelbana och spårväg i dess lydelse före den 1 juli 2004 får fortsätta att bedriva sådan trafik med stöd av dessa tillstånd till och med den 31 december 2008.

4. En trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik får till och med den 31 december 2006 organisera järnvägstrafik utan sådan auktorisation som föreskrivs i 3 kap. 5 §.

5. Den som vid lagens ikraftträdande bedriver verksamhet, som omfattar både att utföra eller organisera järnvägstrafik och ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, får utan hinder av 6 kap. 2 § fortsätta att bedriva verksamheten längst till och med den 31 december 2006.

6. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande i 6 kap. och om avgifter i 7 kap. skall tillämpas första gången. Till dess skall äldre föreskrifter tillämpas.

7. Äldre föreskrifter skall tillämpas vid prövning av ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **Järnvägssäkerhetslag**

### **Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg**

#### **1 §<sup>2</sup>**

Denna lag gäller säkerheten vid  
järnväg, tunnelbana och spårväg.

*Banverket* har ett samlat ansvar för  
säkerheten. *Inom Banverket hand-  
has vissa säkerhetsfrågor själv-  
ständigt av Järnvägsinspektionen.*

Denna lag gäller säkerheten vid  
tunnelbana och spårväg.

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

#### **1 a §<sup>3</sup>**

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

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

#### **3 §**

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

*Tunnelbane- och spårvägs-  
verksamhet* består av drift av spår-  
anläggningar (spårinnehav) och  
drift av spårtrafik (trafikutövning). I  
driften av spåranläggningar ingår  
trafikledning. Trafikledning är dock  
en särskild verksamhetsgren om den  
som driver spåranläggningen har  
överlåtit ansvaret härför till någon  
annan (särskild trafiklednings-  
verksamhet).

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

19 a § 2000:1337

19 b § 2000:1337

25 § 1993:1620

25 a § 1993:1620

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1996:736.

26 § 1993:1620

32 § 1991:316

33 a § 1993:1620.

#### 4 §<sup>4</sup>

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

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

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

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

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

#### 8 §<sup>5</sup>

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

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

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

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

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 1996:736.

strukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.  
inom rimlig tid.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

### 19 §<sup>6</sup>

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

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

### 21 §<sup>7</sup>

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

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

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

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

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

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

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

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

### 29 §<sup>8</sup>

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

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

1. utan tillstånd driver tillståndspliktig verksamhet enligt denna lag,

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

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

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

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1996:736.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1996:736.

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

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

### 30 §<sup>9</sup>

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

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

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

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafik-säkerheten.

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid *järnväg eller* tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är

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

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

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det 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.

Den som utan att föra ett fordon som avses i första stycket vid tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1999:219.

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. 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. Prop. 2003/04:123 Bilaga 10

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

### 33 §

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

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

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

### *Nuvarande lydelse*

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

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

### *Föreslagen lydelse*

#### 7 §<sup>1</sup>

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

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

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

### *Nuvarande lydelse*

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

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

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

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

### *Föreslagen lydelse*

#### **1 §<sup>1</sup>**

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:218.



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

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

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

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

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

<p>3. I fråga om sådana drycker som avses i 1 § tredje stycket och som förtärs eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 25 a § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.</p>	<p>3. I fråga om sådana drycker som avses i 1 § tredje stycket och som förtärs eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:000) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.</p>
---	--

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1994:1742.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

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

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

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### **1 §<sup>1</sup>**

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1993:1465.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### **1 a §<sup>1</sup>**

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2000:1338.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **5 kap.**

#### **3 §**

Ett körkort skall återkallas

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **9 §**

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

Detsamma gäller om körkorts- Detsamma gäller om körkorts-

havaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller* 30 § första stycket *järnvägssäkerhetslagen* (1990:1157) och alkohol-koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

havaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § första stycket *lagen* (1990:1157) *om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen* (2004:000) och alkohol-koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 10

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004

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

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

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### **2 §**

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-03-05

**Närvarande:** f.d. justitierådet Staffan Magnusson, f.d. regeringsrådet Leif Lindstam och justitierådet Nina Pripp.

Enligt en lagrådsremiss den 19 februari 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Jan Stålhandske och hovrättsassessorn Anna Förander.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

I lagrådsremissen föreslås att de grundläggande bestämmelserna om järnvägar tas in i en ny järnvägslag. Lagen innehåller bestämmelser om järnvägsanläggningar m.m. (med lagens term ”järnvägsinfrastruktur”) och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik. De allmänna säkerhetskrav och de ordnings- och straffbestämmelser som har gällt beträffande järnvägar enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) förs över till den nya lagen. Utanför lagen faller däremot de civilrättsliga reglerna om ansvaret för transport av passagerare och gods och om skadeståndsansvar gentemot tredje man. Här gäller liksom hittills järnvägstrafiklagen (1985:192).

Genom den nya lagen genomförs fem EG-direktiv angående (1) utvecklingen av gemenskapens järnvägar, (2) tillstånd för järnvägsföretag, (3) tilldelning av och avgifter för infrastrukturkapacitet m.m., (4) driftskompatibilitet för konventionella tåg samt (5) driftskompatibilitet för höghastighetståg.

Det förhållandet att EG-direktiven är både detaljerade och komplicerade har inte kunnat undgå att påverka lagförslagets innehåll och utformning. Lagrådet har emellertid noterat att, för att inte lagen alltför mycket skall tyngas med detaljföreskrifter, åtskilliga detaljfrågor som regleras i direktiven har hållits utanför lagen. Avsikten är att dessa frågor i stället skall bli reglerade genom regerings- eller myndighetsföreskrifter.



I de aktuella EG-direktiven används en rad begrepp och definitioner som inte återfinns i de gällande svenska järnvägsförfattningarna och som är mindre väl förenliga med svenskt språkbruk. Enligt vad som framhålls i remissprotokollet har den svenska begreppsapparaten i viss utsträckning behållits. Åtskilliga nya begrepp har emellertid förts över från direktiven. Hit hör det ofta förekommande begreppet ”järnvägsinfrastruktur”, som enligt Lagrådets uppfattning borde ha kunnat ersättas med ett enklare ord.

Lagrådet har emellertid förståelse för att det internationella samarbetet på järnvägsområdet kan underlättas, om man följer direktivens ordval beträffande vissa centrala begrepp. I allt väsentligt får därför de begrepp som används i lagförslaget accepteras.

Lagrådet övergår därmed till att närmare kommentera de olika lagförslagen.

## **Förslaget till järnvägslag**

### 1 kap. 4 §

I paragrafen har tagits in en rad definitioner av olika begrepp som används i lagen. Bl.a. definieras det tidigare berörda begreppet ”järnvägsinfrastruktur”. Enligt Lagrådets mening bör begreppet kunna godtas som en sammanfattande beteckning på olika anläggningar, bl.a. järnvägsspår och signalsystem, som behövs för att tågtrafik skall kunna bedrivas. Det får emellertid anses strida alltför mycket mot svenskt språkbruk att, som har skett i definitionen av ”järnvägsfordon”, tala om ”rullande materiel som kan framföras på järnvägsinfrastruktur”. Här bör ordet ”järnvägsinfrastruktur” bytas ut mot ”järnvägsspår”.

Till de ord som definieras hör också ”järnvägsföretag” och ”järnvägsnät”. Det förstnämnda begreppet bör kunna definieras på ett enklare sätt än som har skett i remissförslaget. Lagrådet föreslår att med ”järnvägsföretag” skall förstås ”företag som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik”.

Med järnvägsnät förstås enligt det remitterade förslaget ”järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare”. I det sammanhanget inställer sig frågan om all infrastruktur (alla spår m.m.) i Sverige som förvaltas av samma person skall anses som ett enda järnvägsnät, oavsett om spåren hänger samman eller ej, eller om varje sammanhängande spårssystem skall anses utgöra ett järnvägsnät för sig.

När det slutligen gäller begreppet ”tågläge” anser Lagrådet att definitionen bör förtydligas och förslagsvis ges följande lydelse: ”den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod”:

#### 1 kap. 5 §

I 2 kap. 14 § andra stycket har tagits in bl.a. en upplysning om att regeringen föreskriver vad som utgör det transeuropeiska järnvägssystemet och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Eftersom definitionen av de båda järnvägssystemen har materiell betydelse i de sammanhang där de förekommer i lagen och de med stöd av lagen meddelade föreskrifterna, anser Lagrådet att regeringen bör ges ett formellt bemyndigande att meddela de avsedda föreskrifterna.

Lagrådet föreslår att 2 kap. 14 § andra stycket utgår och att ett bemyndigande tas in i andra stycket av förevarande paragraf och ges följande lydelse:

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

#### 2 kap. 1 §

I paragrafens första stycke har tagits in bestämmelser som rör tillämpligheten av 2 kap. 8 – 12 §§ . Läsningen av lagen underlättas, om dessa bestämmelser flyttas till det avsnitt som de hör samman med. De bör alltså placeras i en särskild paragraf närmast före 8 § under egen rubrik.

I andra stycket av 2 kap. 1 § finns en bestämmelse som innebär att annan järnvägsinfrastruktur och andra järnvägsfordon än som anges i första stycket får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Denna bestämmelse bör lämpligen arbetas in i 2 kap. 13 §, där huvudregeln om krav på godkännande av tillsynsmyndigheten återfinns.

Vad som nu har sagts innebär att 2 kap. får inledas med det avsnitt som är rubricerat "Säkerhet". Vidare får de föreslagna 2 – 7 §§ numreras om.

#### 2 kap. 8 – 10 §§

I 8 § första stycket har tagits in en bestämmelse om de allmänna krav som skall uppfyllas av "varje delsystem och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet". I ett andra stycke sägs att varje delsystem dessutom skall överensstämma med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Närmare bestämmelser om de krav som ställs på delsystem och komponenter finns i de följande 9 och 10 §§.

För att man skall få överensstämmelse med bestämmelsen i 8 § första stycket, liksom med rubriken till det avsnitt där 8 – 10 §§ ingår, anser Lagrådet att 9 och 10 §§ bör byta plats, så att bestämmelserna om delsystem kommer före bestämmelserna om komponenter.

I paragrafen sägs att "strukturella delsystem" får tas i bruk endast efter godkännande av tillståndsmyndigheten.

Lagrådet noterar till en början att paragrafen har fått en kategorisk utformning. Den mjukas emellertid upp genom 14 § första stycket punkten 7, som innebär att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om undantag från kravet på godkännande enligt 2 kap. 13 §. Enligt Lagrådets mening bör denna undantagsmöjlighet komma fram i 2 kap. 13 § på så sätt att bestämmelsen förses med tillägget "såvida inte något annat är särskilt föreskrivet":

När det sedan gäller innehållet i 2 kap. 13 § uppstår frågan vad som menas med ett "strukturellt delsystem". Uttrycket bygger på bestämmelser i vissa EG-direktiv som rör konventionella tåg respektive höghastighetståg. Direktiven innehåller en uppräknning av vad som utgör strukturella respektive funktionella delsystem. I stort sett är det samma saker som utgör strukturella respektive funktionella delsystem, oavsett om det är fråga om ett konventionellt tåg eller ett höghastighetståg. Beträffande bägge tågtyperna skall sålunda bl.a. infrastrukturer och rullande materiel anses utgöra strukturella delsystem, medan underhåll är exempel på ett funktionellt delsystem. "Drift" däremot nämns som ett exempel på ett strukturellt delsystem när det gäller konventionella tåg men som ett funktionellt delsystem beträffande höghastighetståg.

Bestämmelser som motsvarar 2 kap. 13 § finns i 17 och 18 §§ järnvägssäkerhetslagen. I stället för "strukturella delsystem" talas det där om "spåranläggningar" respektive "fordon".

Enligt Lagrådets mening får begreppet "strukturellt delsystem" anses vara såpass svårförståeligt att det inte bör användas i 2 kap. 13 §. Man bör i stället nöja sig med att tala om "delsystem". Om man vill undanta sådana delsystem som inte är att anse som strukturella från kravet på godkännande, kan det åstadkommas genom sådana föreskrifter som anges i 2 kap. 14 § första stycket punkten 7.

Som tidigare nämnts anser Lagrådet att den bestämmelse som i remissförslaget har tagits in som ett andra stycke i 2 kap. 1 § bör arbetas in i 2 kap. 13 §. Detta bör ske på så sätt att man dels låter sådana delsystem som anges i första stycket andra meningen i 2 kap. 1 § falla utanför kravet på godkännande, dels anger att, beträffande andra äldre delsystem, bestämmelserna i 8 – 12 §§ inte skall beaktas vid tillsynsmyndighetens prövning.

Lagrådet förordar alltså att 2 kap. 13 § ges följande lydelse:

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

Kravet på godkännande gäller inte delsystem som har tagits i bruk efter utgången av år 2000 men före den 1 juli 2004, om delsystemet ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Beträffande andra delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8 – 12 §§ inte beaktas vid tillsynsmyndighetens prövning enligt första stycket.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 11

### 3 kap.1 §

Paragrafen innehåller den grundläggande regeln om krav på tillstånd för järnvägsföretag. Regeln bör enligt Lagrådets mening förtydligas och formuleras på följande sätt: "För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, särskilt tillstånd."

### 3 kap. 2 §

Enligt första stycket 2 skall licens beviljas den som har hemvist eller säte i Sverige. Enligt författningskommentaren gäller emellertid för fysiska personer att de skall vara folkbokförda i Sverige. Diskrepansen mellan lagtext och kommentar bör uppmärksammas under det fortsatta beredningsarbetet.

I paragrafens andra stycke sägs att licens eller annat motsvarande tillstånd utfärdat i annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige. Vid granskningen av bestämmelsen uppstår frågan om ett sådant utländskt tillstånd är tillräckligt för att järnvägstrafik skall få utföras i Sverige eller om det också, i enlighet med huvudregeln i 3 kap. 1 §, krävs säkerhetsintyg. Uttalanden i den allmänna motiveringen i remissprotokollet tyder på att avsikten är att kravet på säkerhetsintyg gäller även när ett utländskt tillstånd har utfärdats. Saken bör klarläggas i författningskommentaren.

### 3 kap. 4 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om särskilt tillstånd för att utföra vissa transporter och viss trafik. Av författningskommentaren följer att ett särskilt tillstånd ger behörighet att agera endast inom Sveriges gränser. Lagrådet förordar att detta får komma till uttryck i lagtexten, förslagsvis enligt följande: "Särskilt tillstånd får beviljas den som avser att inom landet utföra endast - - -."

### 3 kap. 10 §

Bemyndigandet i paragrafen har en mycket vid omfattning. Det torde vara uppenbart att avsikten inte är att t.ex. sådana föreskrifter skall kunna meddelas som innebär att ytterligare krav, utöver dem som framgår av lagen, skall kunna ställas på den som söker tillstånd eller att tillstånd skall kunna fordras också i andra fall än de som följer av lagen. I författningskommentaren har som exempel nämnts att regeringen eller tillsynsmyndigheten skall kunna precisera vad kraven för att erhålla visst tillstånd innebär. Vad som åsyftas är oklart.

Lagrådet ifrågasätter om de föreskrifter som avses är av det slaget att något normgivningsbemyndigande över huvud taget behövs. I annat fall bör omfattningen av bemyndigandet preciseras.

#### 4 kap. 3 §

Även bemyndigandet i denna paragraf har getts en mycket vid omfattning. Ett alternativ är att utforma bemyndigandet så att det sägs att föreskrifter får meddelas om den redovisningskyldighet som avses i 1 §. Om avsikten är att föreskrifter också skall kunna få meddelas beträffande omfattningen av undantaget i 2 §, kan ett bemyndigande tas in även om detta.

#### 5 kap. 1 och 2 §§

Paragraferna innehåller regler om vem som bestämmer om rätten att utföra eller organisera persontrafik på svenska järnvägsnät. Enligt Lagrådets mening krävs det inte något bemyndigande för att regeringen skall kunna meddela sådana föreskrifter beträffande järnvägsnät som förvaltas av staten. Mot bakgrund av att det också föreslås en bestämmelse om vem som bestämmer om marknadstillträdet på svenska järnvägsnät i övrigt (2 §) kan det dock finnas skäl att ha en upplysning om förhållandena på den statliga sidan.

Lagrådet föreslår att 1 § inledningsvis ges följande lydelse: ”Regeringen meddelar föreskrifter om - - -.”

Bestämmelsen om icke-statliga järnvägsnät bör flyttas från 2 § och bilda ett andra stycke i 1 §. De efterföljande 3 – 5 §§ får då numreras 2 – 4 §§. Bestämmelsen i 1 § andra stycket bör ges följande lydelse: ”I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltaren råder över.”

#### 6 kap.1 §

I paragrafen har tagits in regler om en infrastrukturförvaltares grundläggande skyldigheter när det gäller tilldelning av infrastrukturkapacitet.

Den bestämmelse som har tagits in i 6 kap. 4 § andra stycket och som handlar om att tilldelning skall ske i enlighet med den tidsplan för förfarande som fastställs av regeringen eller tillsynsmyndigheten har ett så nära samband med 6 kap. 1 § att den bör flyttas dit. Regeln kan lämpligen bilda ett andra stycke i 1 § och utformas på följande sätt:

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

#### 6 kap. 2 §

I paragrafen anges som en huvudregel att den som utför eller organiserar järnvägstrafik inte samtidigt får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten får dock rätt att i enskilda fall besluta om undantag. Ett sådant beslut får förenas med villkor.

Varken i lagtexten eller i författningskommentaren anges närmare vad för slags villkor det kan bli fråga om. Enligt Lagrådets ening bör det

göras en precisering i lagtexten. Det är också önskvärt att det ges exempel på villkor i författningskommentaren.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 11

#### 6 kap. 4 §

Paragrafens första stycke, som förpliktar en infrastrukturförvaltare att samarbeta med andra förvaltare, bör enligt Lagrådets mening förtydligas. Stycket kan lämpligen ges följande lydelse:

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

I enlighet med vad Lagrådet har föreslagit i anslutning till 6 kap. 1 § bör andra stycket i 6 kap. 4 § utgå.

#### 6 kap. 17 och 18 §§

I paragraferna ges bestämmelser om åtgärder vid störningar i trafiken. Bestämmelserna sägs i kommentaren delvis genomföra artikel 29 i rådets direktiv 2001/14/EG.

Enligt punkten 1 i den nyssnämnda artikeln skall infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa den normala situationen och i det syftet utarbeta en beredskapsplan. Enligt vad som upplysts under föredragningen är avsikten att regeringen skall meddela bestämmelser om skyldigheten att upprätta en sådan plan. I punkten 2 andra stycket i den nämnda artikeln finns bestämmelser om att, under närmare angivna förhållanden, de tåglägen som har tilldelats får temporärt återtas utan förvarning i en nödsituation.

Lagrådet förordar att bestämmelserna i 17 § utformas i närmare överensstämmelse med artikel 29.1 och 29.2 första stycket, med undantag dock för skyldigheten att upprätta beredskapsplaner. Vad gäller dessa planer bör en komplettering göras av de normgivningsbemyndiganden som har tagits in i 25 §. Lagrådet återkommer i det följande med förslag i den delen.

Paragrafen kan förslagsvis ges följande lydelse:

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

I 18 § finns bestämmelser om att infrastrukturförvaltaren under särskilda förutsättningar får begära att järnvägsföretag vid röjnings- och nödsituationer ställer resurser till förfogande för att återställa den normala situationen. Bestämmelserna grundas på artikel 29.2 andra stycket i det nyssnämnda direktivet.

Något lagstöd behövs inte för att en infrastrukturförvaltare skall få framföra en begäran om resurser. Direktivet kan emellertid tolkas så, att

det också skall finnas en skyldighet för järnvägsföretagen att ställa resurser till förfogande. Författningskommentaren utgår också ifrån att det skall finnas en sådan skyldighet. Är detta avsikten, bör 18 § formuleras om och förslagsvis ges följande lydelse: ”Ett järnvägsföretag är skyldigt att i 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 det normala.”

#### 6 kap. 23 §

I paragrafen regleras tillhandahållandet av olika tjänster som utgör komplement till själva järnvägstrafiken, som t.ex. tillhandahållande av stationer för passagerare, godsterminaler, rangering och uppställningsmöjligheter.

Bestämmelsen är utformad så att den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät skall få tillgång till de angivna tjänsterna på icke-diskriminerande villkor. Som bestämmelsen är utformad ger den utrymme för olika tolkningar. Den kan uppfattas så att den föreskriver en skyldighet för t.ex. innehavaren av en godsterminal att upplåta denna till varje järnvägsföretag och att göra det på icke-diskriminerande villkor. Den kan också uppfattas så att någon skyldighet att upplåta godsterminalen till järnvägsföretag inte föreligger men att icke-diskriminerande villkor skall tillämpas, om så sker.

Varken av den allmänna motiveringen (avsnitt 14.4) eller av författningskommentaren till bestämmelsen framgår klart vilken omfattning skyldigheten är avsedd att ha. Bestämmelsen bygger på artikel 5 i direktiv 2001/14/EG. I punkt 1 i artikeln anges dels att järnvägsföretagen på icke-diskriminerande grundval skall ha rätt till vissa tillträdestjänster, dels att tjänster som anges i punkt 2 i bilaga II till direktivet (bl.a. stationer för passagerare, godsterminaler och rangerbangårdar) skall tillhandahållas på ett icke-diskriminerande sätt och att en begäran från ett järnvägsföretag får avslås endast om det finns praktiskt möjliga alternativ enligt marknadsvillkoren. Enligt punkt 2 i artikeln skall en infrastrukturförvaltare som tillhandahåller tilläggstjänster som anges i punkt 3 i bilaga II till direktivet på begäran tillhandahålla dessa tjänster åt alla järnvägsföretag. Slutligen anges i punkt 3 i artikeln att en infrastrukturförvaltare inte är skyldig att tillhandahålla tjänster som anges i punkt 4 i bilaga II till direktivet.

Enligt Lagrådets mening för det för långt och synes inte heller krävas enligt direktivet att föreskriva en ovillkorlig skyldighet för var och en som kan tillhandahålla tjänster som behövs för järnvägstrafik åt järnvägsföretag att också göra det. Däremot synes det motiverat, med hänsyn till önskemålet om icke-diskriminerande behandling, att föreskriva att, i de fall sådana tjänster faktiskt tillhandahålls, det skall ske på ett icke-diskriminerande sätt. Vidare förefaller det lämpligt att i anslutning till direktivets utformning föreskriva att en begäran om en tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

I punkt 1 i artikel 5 i direktivet föreskrivs att den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen men inte tjänster skall göra alla rimliga ansträngningar för att underlätta tillhandahållandet av tjänsterna. Det synes vara av värde att en motsvarighet till bestämmelsen tas in i paragrafen.

Lagrådet föreslår att paragrafen ges följande lydelse:

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

De tjänster som avses i första stycket är

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

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

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

#### 6 kap. 25 §

Som Lagrådet uttalat i anslutning till 17 § bör bemyndigandet i förvarande paragraf kompletteras såvitt gäller föreskrifter om beredskapsplaner. Lagrådet förordar vidare att bemyndigandet i övrigt avgränsas tydligare och att paragrafen sammantaget ges följande lydelse:

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

#### 7 kap. 4 §

I 7 kap. ges bestämmelser om avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Som huvudregel gäller att en infrastrukturförvaltare skall ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av sådan struktur (1 §) och att avgifterna skall vara marginalkostnadsbaserade (2 §). När en infrastruktur är överbelastad får en extra avgift tas ut för utnyttjandet av infrastrukturen (3 §).

Enligt 4 § får infrastrukturförvaltaren under vissa förutsättningar ta ut särskilda avgifter för att uppnå kostnadstäckning. Förutsättningarna för att så skall få ske är att det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen och att sådana sökande som har



förmåga att betala avgifter enligt 2 och 3 §§ inte genom avgifterna hindras från att använda infrastrukturen.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 11

Paragrafen motsvarar artikel 8.1 i direktiv 2001/14/EG. Enligt artikeln får de särskilda avgifterna 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. I författningskommentaren till paragrafen anges att uttrycket ”ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen” innebär att kapaciteten utnyttjas fullt ut. Vidare anges i kommentaren att järnvägsföretag som kan betala åtminstone marginalkostnaden inte får hindras från att använda infrastrukturen, om det finns ledig infrastrukturkapacitet.

Artikel 8.1 i direktivet medger synbarligen att olika avgifter tas ut för olika marknadssegment. Vidare medger artikeln att avgifterna får innefatta ett vinstuttag som marknaden kan bära. Det i paragrafen valda uttryckssättet ”sådana sökande som har förmåga att betala avgifter enligt 2 och 3 §§” kan knappast sägas motsvara innehållet i direktivet. Enligt paragrafen förefaller det vara möjligt att göra skillnad mellan företag inom samma marknadssegment och ta ut de särskilda avgifterna av ett företag som kan bära kostnaden men avstå från det när det gäller ett konkurrerande företag. Ett sådant förfarande torde visserligen förhindras av det allmänna kravet på konkurrensneutral och icke-diskriminerande behandling, men det är enligt Lagrådets mening lämpligare att paragrafen ges en sådan utformning att den uppfyller detta krav. Paragrafen kan förslagsvis utformas i överensstämmelse med artikel 8.1 andra stycket.

Lagrådet förordar att paragrafen ges följande lydelse:

Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, 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, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

Ordet ”marknadssegment” synes inte ha någon entydig innebörd. Det är därför, om ordet används i lagtexten, angeläget att det förklaras närmare i en författningskommentar.

#### 7 kap. 9 §

I paragrafen ges regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att meddela föreskrifter om avgifter i fråga om järnvägsinfrastruktur som förvaltas av staten. Enligt Lagrådets mening erfordras emellertid inte något stöd i lag för att regeringen eller i förekommande fall tillsynsmyndigheten skall kunna meddela föreskrifter om vilka avgifter inom ramen för bestämmelserna i 7 kap. som en statlig myndighet får fastställa eller debitera sina kunder. Bestämmelsen bör därför utgå.

Lagrådet vill avslutningsvis i anslutning till bestämmelserna i 7 kap. om avgifter erinra om att det i artikel 4.6 i direktivet 2001/14/EG föreskrivs att infrastrukturförvaltarna eller avgiftsorganen skall respektera den konfidentiella naturen hos företagsinformation som en sökande tillhandahållit. Bestämmelsen väcker frågan om behovet av föreskrifter om tystnadsplikt i lagen och om vilket sekretesskydd som sekretesslagen ger för uppgifter av detta slag. Frågan bör uppmärksammas under det fortsatta beredningsarbetet.

#### 8 kap. 10 §

I paragrafen har tagits in ett bemyndigande för regeringen eller i förekommande fall tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter. Det gäller föreskrifter om register enligt 8 § och också ”de föreskrifter som behövs för prövningen av tvister och tillsyn över efterlevnaden av lagen och de villkor och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen”. Bemyndigandet är alltför diffust för att kunna godtas. Även här efterlyser Lagrådet klargöranden av vilka föreskrifter som åsyftas och en tydlig avgränsning av bemyndigandet i lagen.

#### Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

I punkt 1 av ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna anges att den nya lagen träder i kraft den 1 juli 2004. Det sägs också att genom lagen upphävs (a) förordningen (1996:734) om statens spåraneläggningar, (b) lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet och (c) lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

Den författning som har angetts under a bör enligt Lagrådets mening upphävas genom förordning. Författningen bör alltså utgå ur uppräknningen i punkt 1.

Till den nya järnvägslagen överförs i princip alla bestämmelser som rör järnvägar från järnvägssäkerhetslagen. I punkterna 2 och 3 i övergångsbestämmelserna till järnvägslagen sägs att vissa beslut om godkännande och vissa tillståndsbeslut som före ikraftträdandet har meddelats enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta att gälla under viss tid efter ikraftträdandet. Enligt Lagrådets mening hör dessa bestämmelser bättre hemma i övergångsbestämmelserna till de föreslagna ändringarna i järnvägssäkerhetslagen. De bör därför utgå ur övergångsbestämmelserna till järnvägslagen.

I övergångsbestämmelserna till järnvägslagen bör emellertid föreskrivas att lagens bestämmelser om krav på godkännande och tillstånd inte skall tillämpas så länge ett motsvarande godkännande eller tillstånd gäller enligt övergångsbestämmelserna till ändringarna i järnvägssäkerhetslagen. En bestämmelse med detta innehåll bör tas in som en punkt 2 i övergångsbestämmelserna till järnvägslagen.

Under föredragningen av lagrådsremissen har upplysts att, även om godkännanden och tillstånd som har meddelats enligt järnvägssäkerhetslagen skall fortsätta att gälla under en övergångstid,

avsikten är att de nya bestämmelserna i 8 kap. järnvägslagen om tillsyn och om återkallelse av tillstånd m.m. skall bli omedelbart tillämpliga. Även denna fråga bör lämpligen regleras i punkt 2 i övergångsbestämmelserna till järnvägslagen.

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 11

Lagrådet föreslår att punkten 2 får följande lydelse:

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

Som en följd av vad Lagrådet nu har föreslagit får de följande punkterna i övergångsbestämmelserna till järnvägslagen numreras om.

I den föreslagna punkten 6 (punkt 5 enligt Lagrådets förslag) sägs att regeringen eller tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande i 6 kap. och om avgifter i 7 kap. skall tillämpas första gången och att, till dess, "äldre föreskrifter" skall tillämpas. Vilka äldre föreskrifter som det är fråga om anges inte i uttryckligen i remissprotokollet. Enligt vad som har upplysts under föredragningen är det, såvitt gäller tilldelningsförfarandet, fråga om bestämmelser i lagen om tilldelning av spårkapacitet. I övrigt åsyftas förordningsbestämmelser.

Enligt Lagrådets mening bör frågan om en fortsatt tillämplighet av förordningsbestämmelser regleras i förordning. Däremot bör det framgå av den nu diskuterade punkten 6 (= punkt 5 enligt Lagrådets förslag) att bestämmelserna i lagen om tilldelning av spårkapacitet skall fortsätta att tillämpas under en övergångstid. Den angivna punkten bör således avslutas på följande sätt: "Till dess skall, såvitt gäller tilldelningsförfarande, bestämmelserna i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet tillämpas".

I den föreslagna punkten 7 i övergångsbestämmelserna till järnvägslagen anges att "äldre föreskrifter" skall tillämpas vid prövning av ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet. I remissprotokollet sägs att det är fråga om "äldre materiella bestämmelser", och under föredragningen av lagrådsremissen har upplysts att det är bestämmelserna i dels järnvägssäkerhetslagen, dels lagen om tilldelning av spårkapacitet och lagen om järnvägssystem för höghastighetståg som åsyftas.

Enligt Lagrådets mening bör frågan om fortsatt tillämpning av äldre bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen regleras i övergångsbestämmelserna till ändringarna i den lagen. I punkten 7 i övergångsbestämmelserna till järnvägslagen (= punkt 6 enligt Lagrådets förslag) bör tas in en bestämmelse om fortsatt tillämpning av lagarna om tilldelning av spårkapacitet och om järnvägssystem för höghastighetståg.

Den angivna punkten bör alltså ha följande lydelse: "Vid prövningen av mål och ärenden enligt lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet och lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg som har anhängiggjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser."

Prop. 2003/04:123  
Bilaga 11

### **Förslaget om lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen**

Lagen bör i enlighet med vad Lagrådet anfört i samband med ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till järnvägslagen kompletteras med dels övergångsbestämmelser om godkännanden och tillstånd, dels en regel om fortsatt tillämpning av äldre bestämmelser vid prövning av mål och ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet. Vidare bör anges att äldre bestämmelser om straff skall gälla i fråga om gärningar som har begåtts före ikraftträdandet.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna föreslås få följande lydelse:

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

### **Förslaget till lag om ändring i körkortslagen**

Enligt Lagrådets mening bör lagen kompletteras med övergångsbestämmelser om straff för brott som har begåtts före ikraftträdandet. Bestämmelserna kan förslagsvis ges följande lydelse:

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

Bestämmelsen i 5 kap. 9 § andra stycket gäller även den som har brutit mot 30 § första stycket järnvägssäkerhetslagen i dess lydelse före den 1 juli 2004.

### **Övriga lagförslag**

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 mars 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Ulvskog, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Sommestad, Karlsson, Nykvist, Andnor, Nuder, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin

Föredragande: statsrådet Messing

---

Regeringen beslutar proposition 2003/04:123 Järnvägslag.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Järnvägslagen	1 kap. 5 §, 2 kap. 14 §, 4 kap. 3 §, 6 kap. 25 §, 8 kap. 10 § och p. 6 övergångsbestämmelserna	Celex 31991L0440 Celex 31995L0018 Celex 31996L0048 Celex 32001L0012 Celex 32001L0013 Celex 32001L0014 Celex 32001L0016
Lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)	24 § andra stycket och 34 §	