

2019-10-31

i.registrator@regeringskansliet.se
helene.lassi@regeringskansliet.se

Promemorian Fjärde järnvägspaketet

Dnr N2019/02121/TM

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har drygt 40 medlemmar, varav ca 30 bedriver järnvägstrafik och ca 10 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl person- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: Högre Kvalitet, Ökad Kapacitet och Förbättrad Konkurrenskraft för järnvägen.

BTO är tacksamma för möjligheten att lämna remissvar avseende promemorian Fjärde järnvägspaketet, dnr N2019/02121/TM (promemorian).

1. Inledning

Det fjärde järnvägspaketet utgör en milstolpe i den ständigt föränderliga europeiska järnvägslandskapet. Målet är en högre grad av avreglering, liberalisering och marknadsöppning. Förhandlingarna om fjärde järnvägspaketet inom EUs lagstiftningsmaskineri startade i den fortfarande varma askan efter antagandet av SERA-direktivet, som antogs 2012, och som syftade till att förenkla, förtydliga, modernisera och skapa en mer samlad lagstiftning med mer konkurrens på marknaden.

De mest väsentliga nyheterna i fjärde järnvägspaketets marknadspelare, framförallt marknadsöppning för nationell persontrafik, har redan i flera år varit gällande svensk lagstiftning. I svensk lagstiftning har också principerna rörande separation av olika verksamhetsgrenar inom järnvägen, i första hand infrastrukturförvaltning och trafik, i väsentliga hänseenden införlivats sedan länge. Statens järnvägar delades redan 1988 upp i Banverket respektive SJ. De nya reglerna i direktivet om sk "kinesiska murar", som syftar till att garantera oberoende för infrastrukturförvaltare i medlemsstater som fortfarande organiserar järnvägen som en integrerad koncern, kommer därför att ha mindre betydelse i Sverige än i många andra länder.

Utifrån ett svenskt perspektiv är det således huvudsakligen relativt okontroversiella ändringar som är aktuella eftersom vi i Sverige redan genomfört de principer som ligger bakom vertikal uppdelning av infrastruktur och operatörsverksamhet och marknadsöppning. Fjärde järnvägspaketet medför dock stora förändringar på den tekniska sidan när det gäller utfärdande av godkännanden, gemensamt säkerhetsintyg och den Europeiska järnvägsbyråns, (ERA), roll.

När det nu föreslås en omdaning av hela järnvägslagstiftningen, som ligger mer i linje med hur EU-rätten på området ser ut, kommer upphävandet av järnvägslagen och införlivandet av de nya lagarna att genomföras vid samma tidpunkt, den 16 juni 2020.

Promemorians förslag syftar till att införliva de delar av fjärde järnvägspaketet som ännu inte genomförts i svensk rätt. Samtidigt som direktiven införlivas görs också en i och för sig välbehövlig redaktionell och systematisk bearbetning av järnvägslagstiftningen. BTO finner dock att resultatet inte i alla delar innebär en bättre överskådlighet. I flera fall används begrepp på ett sätt som inte bara skiljer sig åt mellan lagförslagen utan också avviker från EU-rättsakternas definitioner.

EU-harmoniseringen av järnvägsregleringen har redan pågått under flera års tid. Möjligheterna till undantag från de harmoniserade bestämmelserna i direktiven i fjärde järnvägspaketet utnyttjas i stor omfattning enligt de förslag som läggs fram.

BTO bedömer att den föreslagna regleringen, i förhållande till dagens reglering trots ett omfattande nytt regelverk och en i grunden ändrad struktur är hanterbar för järnvägsmarknadens aktörer. BTO anser att det är en riktig bedömning att genomföra de strukturella förbättringar som föreslås. Som framkommer nedan bör dock begreppsanvändningen i de tekniska delarna av den nya lagstiftningen ses över i grunden.

Sanktionsväxling

Utöver vad som krävs enligt fjärde järnvägspaketet föreslås i promemorian s.k. sanktionsväxling, dvs istället för i huvudsak straffrättsliga åtgärder (böter, fängelse) mot fysiska personer införs möjligheten till administrativa sanktionsavgifter också riktade mot juridiska personer.

BTO ser i huvudsak positivt på sanktionsavgifter som ett sätt att motverka otillåtna beteenden eller oseriös verksamhet, med bättre förebyggande verkan än dagens lagstiftning.

Transportstyrelsens roll

Transportstyrelsen har som myndighet ansvar för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet, med flera viktiga roller vad gäller det svenska järnvägssystemet. De föreslagna förändringarna av järnvägslagarna har inte haft till syfte att förändra Transportstyrelsens huvudsakliga uppgifter, men myndighetens arbete påverkas bl.a. av en ny roll som anmälande myndighet för utsedda organ och ERAs nya befogenheter.

I samband med omarbetningen av järnvägslagarna hade det kunnat vara aktuellt att fundera närmare på om Transportstyrelsen har de verktyg som krävs för att effektivt bedriva sin verksamhet på järnvägsområdet, inte minst förebyggande. Förslaget om att införa administrativa sanktionsavgifter kan ses som en del av detta, men är förmodligen inte tillräckligt. Till viss del är det en fråga om hur myndigheten bedriver och organiserar sitt arbete, vilket teoretiskt skulle kunna fångas upp av myndigheten självt snarare än via förändrad lagstiftning. Erfarenheterna hittills är att det sannolikt krävs en ökad tydlighet på detta område, åtminstone via regeringens instruktion till myndigheten.

Med tanke på Trafikverkets ställning som dominerande infrastrukturförvaltare är det av särskild vikt att Transportstyrelsens tillsyn av verket fungerar tillfredsställande och förebyggande, så att eventuella brister i Trafikverkets agerande, i allt från planering och val av åtgärder i infrastrukturen till kapacitetstilldelning, inte bara uppmärksammas och prövas i efterhand.

Inför att det nya regelverket kommer på plats vore det högst önskvärt att Transportstyrelsen också hade till uppgift att ta fram tydliga och handfasta rekommendationer om hur olika aktörer bör agera för att leva upp till de nya kraven. Detta skulle kunna bidra till att begränsa aktörernas merkostnader.

Bristen på konsekvensanalyser

Sverige stoltserar med en av Europas mest avreglerade järnvägsmarknader. Vi utgör ett positivt exempel för stora delar av världen om hur en avreglering kan genomföras, samtidigt som det självfallet finns områden där det återstår en del arbete för att skapa en välfungerande järnvägsmarknad. Hur marknadstillträdet sker i praktiken och den kostnadsbild som möter en ny aktör har särskild betydelse för den avreglerade marknadens funktion. Här är förutsägbarhet i regelverk och avgifter den viktigaste aspekten och den måste tas på största allvar, inte minst av den myndighet som har marknadsövervakning som del av sitt uppdrag.

Järnvägssektorn är redan föremål för en omfattande EU-reglering som ställer stora och kostnadsdrivande krav på järnvägsföretagen. Redan idag ställs krav på att alla delsystem för järnväg ska vara verifierade av oberoende granskare och godkännas av Transportstyrelsen, motsvarande myndighet i annat europeiskt land eller både och. I fjärde järnvägspaketet utökas administrationen av detta genom att den så kallade one-stop-shop (OSS) vid europeiska järnvägsbyråer inrättas, vilket i praktiken innebär att en ny aktör tillkommer i ett redan reglerat förfarande. Det finns idag inget som tyder på att mängden regler från EU kommer att minska eller att det sker en övergång till regler som i första hand ställer funktionskrav.

Lagstiftning inom järnvägsområdet riktar sig till en bransch som å ena sidan är prioriterad inom nationella och internationella måldokument inom exempelvis hållbarhet, miljö och tillgänglighet, men som å andra sidan lider under ett tungt kostnadstryck orsakat av ständigt ökande avgifter, pålagor och kostsamma anpassningar till en strid ström av (över-)reglering. Vi konstaterar dock att kontinuerligt ökande avgifter för järnvägsverksamhet och det ökande regleringstrycket minskar järnvägens konkurrenskraft och riskerar att höja biljettpreiser och fördyra transporter, och i förlängningen driva på försvagningen av detta ur miljöhänsen prioriterade trafikslag gentemot andra – ur detta hänsen – mindre attraktiva trafikslag.

Det är mot denna bakgrund beklagligt att lagstiftningstekniken som sådan – med mångåriga förhandlingar inom EUs maskineri – försvårar förutsättningarna att genomföra adekvata konsekvensanalyser som kan ligga till grund för bättre ändamålsenlighet med lagstiftningen. Sverige bör – genom för ändamålet lämplig myndighet – genomföra konsekvensutredningar som går på djupet för att klarlägga marginaleffekterna av de förslag som nu läggs fram, samt redovisa dessa effekter. Vid behov bör ramverk eller styrmedel anpassas så att järnvägssektorn inte tappar i konkurrenskraft.

Sammanfattning av de viktigaste invändningarna

Utöver bristande konsekvensanalyser och risken för ökande kostnader för lagefterlevnad och tillståndprocesser vill BTO sammanfattningsvis särskilt peka på några särskilt problematiska områden med den nya regleringen. BTOs invändningar i dessa delar utvecklas under avsnitt 6.

För det första har kommissionen genom exempelvis den nya processen för fordonsgodkännande introducerat flera andra parter som delaktiga i en godkännandeprocess. Det innebär att ett ansvar kan ligga även på flera andra parter inom järnvägsområdet än de som är strikt bundna av ett tillstånd för verksamheten. Synsättet – som är en viktig och bestående grund för det fjärde järnvägspaketet – har dock inte förts vidare i förslaget till järnvägssäkerhetslag. Sverige utesluter dessa andra parter i svensk lagstiftning med hänvisning till att det skulle uppstå tveksamheter om vem som ska bära ansvaret. BTO anser att det är ett olyckligt vägval som gjorts. I själva verket skulle det vara fullt möjligt att liksom direktivet tillskriva dessa andra parter ett tillika-ansvar utöver det ansvar som åvilar järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare helt i linje med den grundläggande tanken bakom fjärde järnvägspaketet.

För det andra har inte dubbel-/överreglering undvikts så långt det är möjligt. Lagförslaget innehåller avseende Järnvägstekniklagen och Järnvägssäkerhetslagen en del bestämmelser som överlappar eller riskerar att överlappa EU-förordningar som redan reglerar järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares verksamhet. Exempel på sådana bestämmelser finns avseende upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem i (EU) 2018/762, som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att tillämpa. Införandet av liknande bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen skulle innebära att branschen får två parallella regelverk att förhålla sig till. Vi ifrågasätter ändamålsenligheten i att ställa dessa krav samtidigt. Hittillsvarande ordning är annorlunda på det sättet att de EU-förordningar som innehåller hittillsvarande krav på säkerhetsstyrning riktar sig till tillståndsmyndigheten och inte direkt till tillståndshavarna.

2. Utgångspunkter svensk lagstiftning

När järnvägslagen tillkom 2004 fanns det ett behov av en samlad lagstiftning på järnvägsområdet. Det motiverades bl.a. med att de EG-direktiv som då fanns utgjorde en omfattande reglering av en begränsad samhällssektor. Vidare anfördes att om det nya EG-regelverket skulle genomföras med ändringar i det befintliga regelverket, skulle direktivens systematik och struktur överges. Detta skulle snarast försämra överskådligheten. Härefter har järnvägslagen kompletterats på olika sätt när ny EU-lagstiftning tillkommit.

Femton år senare har lagen blivit ett svåröverskådligt lapptäcke där systematik och struktur har blivit svårt att bibehålla. Sannolikheten är hög för att detaljeringsnivån i EU-lagstiftningen kommer att öka framöver och att det i så fall blir ännu mer komplicerat att föra in bestämmelserna där de hör hemma i järnvägslagen.

I järnvägslagen återfinns regler om järnvägsmarknaden, säkerhet och driftskompatibilitet samt regler för de verksamhetsutövare som inte omfattas av EU:s regelverk, för vilka Sverige har kvar bestämmanderätten. Sedan lagen antogs har den EU-initierade regelutvecklingen på järnvägsområdet varit omfattande.

Tanken med en uppdelad lagstiftning är således att skapa en gemensam struktur för de nya lagarna och att den övergripande strukturen ska kunna behållas även om ny reglering tillkommer. Uppdelningen motiveras av bland annat av att lagstiftningen inom den tekniska pelaren och den politiska pelaren delvis har olika tillämpningsområden och definitioner. En uppdelning gynnar olika aktörers behov av att lätt kunna tillgodogöra sig ”sina” regler.

Tillämpningsområdena för de olika direktiven inte är helt likalydande, vilket medfört ett stort antal undantagsbestämmelser i järnvägslagen, samt att det tillkommit direkt tillämpliga EU-förordningar i anslutning till varje direktiv (genomförandeakter), har regleringen med tiden blivit svåröverskådlig.

I promemorian föreslås att järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar: tre som ansluter till respektive direktiv – en järnvägsmarknadslag, en järnvägssäkerhetslag och en järnvägstekniklag samt en lag för de järnvägssystem som inte omfattas av EU-regleringen – lag om nationella järnvägssystem. Det innebär att det för varje direktiv kommer att finnas en lag, direkt tillämpliga genomförandeakter, en svensk förordning och myndighetsföreskrifter. BTO anser att en sådan uppdelning i princip är rätt väg att gå med den samlade järnvägslagstiftningen, men att detta medför en risk för att regelverket blir svårt att förstå. Enkelt uttryckt kan man säga att de föreslagna lagarna i varje fall inte gör det enklare för svenska företag att bedriva järnvägsverksamhet.

3. Kostnadsdrivande reglering

Förslagen i promemorian påverkar kostnader och avgifter för tillståndsbeslut om godkännande av järnvägsfordon, typer av järnvägsfordon, ERTMS-anläggningar i banan och utfärdande och återkallande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Som beskrivits ovan saknas dessvärre regelrätta konsekvensbeskrivningar av den nya beslutsordningen för godkännanden. Enligt vår bedömning kommer på kort sikt handläggningstiderna och kostnaderna att öka pga initiala utmaningar med ett nytt regelverk, nya myndighetsroller samt delvis nya metoder. BTO anser att sådana utmaningar borde kunna avhjälpas med en ökning av Transportstyrelsens resurser. På längre sikt kan tidsåtgången och kostnaderna för framförallt godkännande av fordon och fordonstyper möjligen komma att minska något. En viktig förutsättning är dock att samarbetet mellan Transportstyrelsen och ERA utvecklas positivt samt att ERA:s resurser är tillräckliga för de uppgifter de har inom ramen för den nya beslutsordningen.

Transportstyrelsens kostnads massa kan också komma att öka till följd av den nya uppgiften att utse de organ som inom ramen för EG-kontrollprocessen ska bedöma delsystems överensstämmelse med nationella regler – så kallade Designated Bodies (DeBo). Den liknande uppgiften att godkänna oberoende granskare, som Transportstyrelsen har idag, föreslås dock upphöra, vilket kommer att frigöra resurser. Även om kostnadsutvecklingen ännu är oklar bedömer Transportstyrelsen att det är troligt att det rör sig om mindre än en årsarbetskraft. Beredning och beslut om att utse DeBo avses finansieras med avgifter.

Väsentliga delar av den nya beslutsordningen för godkännanden och utfärdande av säkerhetsintyg är reglerade i direktverkande EU-förordningar. De kan förväntas ändras i takt med att tillämpningserfarenheter vinnas och eftersom regelverket är helt nytt och oprövat kan det för-

väntas ske inom några få år. Även kravbilderna för hur fasta anläggningar och fordon tekniskt sett ska vara utformade respektive för säkerhetsstyrningssystem, som återfinns i direktverkande kommissionsförordningar, kan också förväntas ändras framöver. Skälet är att ERA:s och kommissionens förståelse för dessa kravbilders kostnadsdrivande effekter kan förväntas öka när ERA börjar bedriva tillståndsverksamhet. Ändringar av regelverket på EU-nivå brukar regelmässigt också nödvändiggöra anpassningar av regelverket på nationell nivå. De flesta i detta sammanhang relevanta nationella regleringar utgörs av Transportstyrelsens föreskrifter, som därför också kan förväntas ändras med viss av EU indirekt styrd frekvens framledes. Denna möjliga konsekvens kan redan inom några år belasta Transportstyrelsens regelutvecklingsverksamhet.

När det gäller myndighetens tillsyn av järnvägsfordon och fasta anläggningar samt av säkerhetsintyg och utsedda organ bedöms behovet av tillsynsinsatser initialt öka något. Från säkerhetssynpunkt blir det nödvändigt att försäkra sig om att den ändrade beslutsordningen för delar av järnvägens tillståndsverksamhet inom EU fungerar tillräckligt bra.

ERA:s processer för godkännanden, gemensamt säkerhetsintyg och överklaganden m m är avgiftsfinansierade med prissättning per timme (Kommissionens genomförandeförordning 2018/764). Detta innebär att järnvägsföretagen ställs inför helt nya typer av avgifter och att dessa sätts på ett sätt som i praktiken inte är förutsägbart.

4. Ny järnvägsmarknadslag

Med målsättningen att inrätta en inre järnvägsmarknad fastställdes redan tidigt i EU-lagstiftningen de grundläggande principerna för att förbättra den europeiska järnvägens effektivitet genom att gradvis öppna marknaderna, inrätta oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt låta dessa omfattas av separata redovisningar. Sedan år 2000 har dessa principer gradvis omsatts i praktiken genom antagandet av tre på varandra följande EU-lagstiftningspaket.

Marknaden för godstransporter på järnväg öppnades för konkurrens i januari 2007 och marknaden för internationella persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens i januari 2010. Den samhällsköpta persontrafiken har sedan tidigt 1990-tal upphandlats i konkurrens. Som framhållits inledningsvis har marknadsöppningen på järnväg skett tidigare i Sverige än vad EU-rätten krävt.

Utöver marknadsöppningen finns nyheter i form av mer långtgående oberoendekrav för infrastrukturförvaltare. En nyhet är också krav på att marknaden för nationell persontrafik ska öppnas för konkurrens. Detta har som bekant dock redan genomförts i Sverige.

Avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar är att skapa ett ”regelpaket” hänförligt till varje direktiv. För marknadsregleringens del består paketet av den nya järnvägsmarknadslagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till det ändrade SERA-direktivet (direktiv 2012/34/EU), en järnvägsmarknadsförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten. Med den föreslagna uppdelningen av järnvägslagen ges möjlighet att anpassa tillämpningsområdet för marknadsregleringen mer i enlighet med SERA-direktivet.

BTO är i grunden positiva till en högre grad av harmonisering inom EU, som har alltså har strävat efter att infrastrukturförvaltare ska vara oberoende från järnvägsföretag. Det är en förutsättning för ett framgångsrikt öppnande av marknaden för persontrafik på järnväg. Kraven på oberoende syftar bland annat till att minska risken för korssubventionering som kan antas finnas inom integrerade strukturer och som kan leda till snedvridning av marknaden. Ändringsdirektivet innebär visserligen inget krav på fullständig separation mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, utan de tillåts under vissa förutsättningar att ha en ägarmässig koppling till varandra.

Ändringsdirektivet uppställer dock krav på skyddsåtgärder för infrastrukturförvaltare, särskilt inom vertikalt integrerade företag, som syftar till att bevara infrastrukturförvaltarens oberoende. Den politiska kompromiss som uppnåtts för antas vara tillfyllest.

När persontrafikmarknaden öppnades för konkurrens i Sverige infördes ingen skadlighetsprövning. Den samhällsköpta trafiken kan i stället anses åtnjuta ett de-facto-skydd genom att de behöriga myndigheterna upphandlar – och därmed subventionerar – trafiken.

4.1. Tidsplanen för tilldelningsförfarandet

Enligt arti 43.1 i SERA-direktivet ska infrastrukturförvaltare följa tidsplanen i bilaga VII. Bestämmelserna i bilaga VII var fram till den 1 januari 2018 införda i järnvägsförordningen. EU-kommissionen beslutade i september 2017 om ett delegerat beslut som ersätter bilaga VII. För närvarande utgörs därför bilaga VII av det delegerade beslutet (EU) 2017/2075. I promemorian föreslås att regeringen för tydlighetens skull bör ange att infrastrukturförvaltare ska följa den tidsplan som följer av beslutet. Det är lämpligt att göra detta förtydligande.

Med hänsyn till de utmaningar som det svenska systemet för kapacitetstilldelning för närvarande står inför kan inte nog betonas behovet av förutsägbarhet och systematik. Infrastrukturförvaltaren ska ange sitt behov av kapacitet för banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sitt behov av kapacitet för att därefter balansera planen och på ett konkurrensneutralt sätt tilldela tåglägen för respektive behov. Vi anser att denna ordning bör eftersträvas i största möjliga utsträckning.

Det är viktigt med en korrekt tillämning av reglerna. Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, ska infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet. Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepperiod, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds. Vi noterar också det utvecklingsarbete som bedrivs inom Rail Net Europes (RNEs) sk TTR-projekt vars effekter kan vara intressanta att titta närmare på men vars eventuella konsekvenser för Europas järnvägsreglering ännu är okända.

4.2. Kvalitetsavgifter

I järnvägslagen anges att kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltare och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftsstörningar i järnvägssystemet. Enligt SERA-direktivet ska dock avgiftssystemet för infrastruktur motivera järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda (artikel 35). I sammanhanget noterar vi att med dagens ordning får kvalitetsavgifter dras av mot rätt till ersättning för skada enligt regelverket om regress i järnvägstrafiklagen. BTO anser att denna möjlighet till avdrag inte borde föreligga med hänsyn till de syften och drivkrafter som ligger bakom systemet med kvalitetsavgifter. BTO anser även att förändringar av kvalitetsavgifterna ska godkännas av både Trafikverket och järnvägsföretagen innan de genomförs för att på så sätt säkerställa att konsekvensanalysen bidrar till att säkerställa att syftet med kvalitetsavgifterna upprätthålls.

4.3. Underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten

För närvarande finns ett förslag på remiss om ändringar av järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnväg med svarsdag den 31 oktober 2019. Det innebär att den skrivningen i promemorian om behovet av att uppdatera järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten med största sannolikhet är omhändertagen.

4.4. Banavgifter och kostnader för miljöpåverkan

Varken den klagande domen i målet C-512/10 från EU-domstolen eller förordningen (EU) 2015/909 tar upp möjligheten att inkludera kostnader för miljöpåverkan som driften av tåg orsakar i avgifterna för minimipaketet (artikel 31.3). Det får därmed anses klarlagt att sådana kostnader inte ska ingå i de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (direkta kostnader). I järnvägsmarknadslagen föreslås därför att infrastrukturavgifterna för tillträdestjänsterna får ändras för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning. En ändring av avgifterna får dock inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter eftersom motsvarande avgifter inte finns för godstransport på väg i enlighet med unionsrätten i Sverige (artikel 31.5 fjärde stycket). BTO anser att det är lämpligt att inte differentiera banavgifter i enlighet med miljöpåverkan eftersom sådana avgifter inte tas ut i vägtrafiken.

4.5. Tjänster

För godsterminalerna är bilden mer splittrad än för stationer och det bedöms därför lämpligt att behandla godsterminaler som en tjänsteanläggning. Tillgången till spåren ingår därför i den tjänst som kan sökas hos tjänsteleverantören. BTO gör bedömningen att det är rimligt att fortsatt behandla infrastrukturen inom en station för passagerare som järnvägsinfrastruktur. Större stationsfastigheter förvaltas av Jernhusen AB. I järnvägsmarknadslagen föreslås en ny definition av ”järnvägsinfrastruktur”, som bl a innebär att spår inom anläggningar för tjänster är undantagna från definitionen. Undantaget gäller inte stationer för passagerare. Tjänsteleverantörer blir därmed inte att betrakta som infrastrukturförvaltare och i det inledande kapitlet i lagen anges att en tjänsteleverantör endast ska tillämpa järnvägsmarknadslagens 9 kap om tjänster.

BTO bedömer att det är ändamålsenligt att göra detta undantag för att förenkla systematiken och minska den administrativa bördan för järnvägsföretag och tjänsteleverantörer.

4.6. Definition ”huvudsaklig verksamhet”

SERA-direktivets definition av ”järnvägsföretag” har inte använts för hela järnvägsmarknadslagen. Orsaken till detta är att den som utan en licens utför trafik då skulle vara ett järnvägsföretag enligt järnvägssäkerhetslagen, men inte enligt järnvägsmarknadslagen. Detta innebär i sin tur att när en sådan aktör ansöker om kapacitet hos en infrastrukturförvaltare är den att anse som en annan sökande av infrastrukturförvaltaren (i likhet med någon som organiserar trafik), men ska säkerhetsmässigt när den utför trafik behandlas som ett järnvägsföretag av infrastrukturförvaltaren. Det har därför bedömts mer ändamålsenligt att ha samma definition av järnvägsföretag i järnvägssäkerhetslagen och järnvägsmarknadslagen och sedan begränsa vissa kapitler i järnvägsmarknadslagen till de järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft (1 kap 4 § järnvägsmarknadslagen). BTO konstaterar att det är den *huvudsakliga verksamheten inom järnvägsområdet* som avses och bedömer att det är ändamålsenligt att göra dessa förtydliganden.

4.7. Kontroll – vertikalt integrerat företag

Angående den viktiga frågan om vertikal separation, konstateras i promemorian att staten inte är att betrakta som en mellanliggande enhet i direktivets mening. Den kontroll som regeringen utövar över statligt ägda infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är därmed inte att anse som kontroll i direktivets mening och uppfyller därmed inte kriterierna för ett vertikalt integrerat företag. Trafikverket, SJ AB och Green Cargo AB anses därför inte ingå i ett vertikalt integrerat företag med anledning av att de är en statlig myndighet respektive statligt ägda bolag. BTO har inga invändningar på denna punkt.

5. Järnvägstekniklag

5.1. Inledning

Begreppsanvändningen i förslaget till järnvägstekniklag är föremål för synpunkter. Det är förvisso ett faktum att EU-rättsakterna (och översättningen av dessa) i vissa fall ger utrymme för otydligheter. Eftersom något varierande definitioner i vissa fall används i lagförslagen, är det viktigt att förklaringen till detta framgår tydligt.

Förslaget till järnvägstekniklag är enligt BTO:s uppfattning inte tillräckligt tydligt i fråga om hur det är tänkt att fungera med existerande fordon. Det föreslagna ”sidospåret” i godkännandeprocessen verkar inte vara helt i linje med förordning 2018/545 (”PA VA”).

I promemorian redovisas (på sid 205-209) avväganden avseende tillämpningsområdet för driftskompatibilitetsdirektivet och säkerhetsdirektivet. Om vi tar exemplet godkännande av ställverk så har enligt promemorian invändningar framförts att godkännande av ställverk, som

inte behövs för att uppnå driftskompatibilitet, inte ska omfattas av järnvägstekniklagen. Ställverket borde i stället omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. BTO anser att ställverk bör kunna utvecklas och tillverkas på olika sätt och att de bör uteslutas från tillämpningsområdet.

5.2. Särskilda synpunkter

Lagrum: Sida i PM:	Synpunkt	Kommentar
1 kap 1 § "...inre marknad för järnvägsmateriel..."	Oklar definition av uttrycket järnvägsmateriel	Järnvägsmateriel nämns på ett flertal ställen i järnvägstekniklagen, men är inte en term som används i direktiv 2016/797. Syftar man på rullande materiel eller på det som direktiven kallar för delsystem? Det skulle underlätta om samma terminologi som i direktiv 2016/797 används.
1 kap 10 § driftskompatibilitet: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som uppställda prestandakrav uppfylls,	Begreppsmässig avvikelser från driftskompatibilitetsdirektivet	Ett annat ord, uppställda/erfordrade, används i järnvägstekniklagen än i direktiv 2016/797. Det finns en risk för att termen en har olika innebörd i de olika rättsakterna. Direktiv 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet: driftskompatibilitet: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls,
1 kap 10 § fordon: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät,	Begreppsmässig avvikelser från driftskompatibilitetsdirektivet	Begreppet fordon beskrivs annorlunda järnvägstekniklagen än i direktivet. Det finns en risk för att termen en har olika innebörd i de olika rättsakterna. Direktiv 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet: fordon: ett järnvägsfordon som är lämpligt för trafikering av järnvägslinjer på hjul, med eller utan dragkraft; ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem,
1 kap 10 § fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på den svenska delen av Europeiska	Begreppsmässig avvikelser från driftskompatibilitetsdirektivet	Det är en annan definition av termen fordonsinnehavare i järnvägstekniklagen än i direktiv 2016/797. Det finns en risk för att termen en har olika innebörd i de olika rättsakterna. Direktiv 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet: fordonsinnehavare: den fysiska eller juridiska person som utnyttjar ett fordon som transportmedel, och som är ägare av fordonet eller har rätt att nyttja detsamma,

unionens järnvägsnät,		och som registrerats som sådan i ett fordonsregister enligt art 47,
1 kap 10 § modernisering: ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens eller fordonets totala prestanda,	Begreppsmässig avvikelser från driftskompatibilitetsdirektivet	I järnvägstekniklagen används ordet "större" i istället för formuleringen i direktiv 2016/797. Risken är att termen modernisering får en delvis annan innebörd. Eftersom det är ett nyckelbegrepp vid fordonsupprustningar är det viktigt att det är tydligt. Direktiv 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet: modernisering: sådant arbete för att byta ett delsystem eller en del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda,
1 kap 10 § nationella regler: föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande,	Begreppsmässig avvikelser från driftskompatibilitetsdirektivet	"Nationella regler" har en annan definition i järnvägstekniklagen än i direktiv 2016/797. Risken är att begreppet får en annan innebörd än den avsedda. Direktiv 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet: nationella regler: alla bindande regler som har antagits i en medlemsstat, oavsett vilket organ som har utfärdat dem, och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än dem som anges i unionsregler eller internationella regler vilka i den medlemsstaten är tillämpliga på järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare eller tredje parter,
2 kap 1 § "Regeringen meddelar föreskrifter om vilka dessa delsystem är"	Möjlig överreglering	Det finns en risk för överreglering eftersom järnvägstekniklagen inte hänvisar direkt till bilaga II i Direktiv 2016/797 angående delsystemen.
2 kap 2 § "Varje delsystem ska dessutom överensstämma med föreskrivna TSD:er och nationella regler."	Möjlig överreglering	Det finns en risk för överreglering pga formuleringen "dessutom". Väsentliga krav finns beskrivna i TSD:er. Man kan få intrycket att det finns andra "föreskrivna väsentliga krav", vilket inte borde vara avsikten.
2 kap 10 § "Tillsynsmyndigheten får besluta att delsystem inte behöver överensstämma med en TSD i de fall regeringen föreskriver"	Oklar processstyrning	Det är oklart hur processen ska se ut. Vi förutsätter att en fordonsoperatör även efter fjärde järnvägspaketets införande ska kunna kontakta Transportstyrelsen om undantag från TSD för exempelvis förändringar på fordon.

3 kap 3 §	Omotiverad olikhet?	<p>Det är oklart om det måste ställas ett krav på nytt godkännande vid varje ändring, oavsett omfattning, av parametrar för fasta installationer.</p> <p>Jfr 5 kap 4 § som för fordon talar om ändringar <i>i så-dan omfattning</i> att det enligt tillämpliga TSD:er eller nationella regler krävs ett nytt godkännande. Det verkar vara ett rimligare krav även för fasta installationer.</p>
4 kap Allmänt	Möjlig överreglering	Det saknas hänvisning till det dokument som beskriver godkännandeprocessen i fjärde järnvägspaketet, (Practical Arrangements for Vehicle Authorisation (2018/545)).
4 kap 5 § punkt 2	Begreppsfråga	<p>"den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt"</p> <p>Det är oklart hur "påverkas negativt" ska definieras.</p>
4 kap 5 § sista stycket "Sökanden bedömer om nytt godkännande krävs enligt första stycket 1-3"	Oklar processtyrning	Det är oklart hur den bedömningen genomförs. Tidigare har den nationella säkerhetsmyndigheten varit ett stöd i processen.
4 kap 6 § Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.	Oklar processtyrning	2§ kräver att man ska visa upp EG-kontrollförklaring. Många äldre fordon saknar EG-kontrollförklaring, och det är oklart hur processen för uppdaterat godkännande ut.
4 kap 7 § "lämnas ansökan om uppdaterat godkännande in till tillsynsmyndigheten"	Oklar processtyrning	Det är oklart för oss om ett utvidgat område för användning är ett ärende för godkännande i OSS, oavsett om det är nationell eller gränsöverskridande trafik.

6. Järnvägssäkerhetslag

6.1. Inledning

Andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

Det övergripande syftet med införandet av fjärde järnvägspaketet är att snabba på och harmonisera arbetet med ett införande av ett europeiskt järnvägsområde, både vad avser marknads- och tekniksidan av järnvägsområdet. I detta syfte förstärks reglering kring marknadsöppning och konkurrens men även harmoniserad säkerhetsreglering. På en alltmer komplicerad europeisk järnvägsarena med ökad konkurrens och ett ökande antal aktörer har kommissionen valt att utöka kretsen av sådana parter som har ett förhållande till och inflytande på bland annat järnvägssäkerheten. Detta eftersom en större, harmoniserad järnvägsmarknad behöver fler aktörer som kan hjälpa och stötta järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i deras arbete. Den nya processen med fordonsgodkännande är ett sådant exempel där flera andra parter introduceras såsom delaktiga i ett fordonsgodkännande. Därigenom möjliggör kommissionen att ansvar kan ligga även på flera andra parter inom järnvägsområdet än de som är strikt bundna av ett tillstånd för verksamheten.

Detta ”nya” synsätt kommer till uttryck i bland annat i Säkerhetsdirektivet (EU 2016/798) där det i artikel 4, pkt. 4 a-d) samt pkt. 5 a-b) klart anges ett antal olika parter i systemet som tilldelas ett eget ansvar att ansvara, utföra och rapportera vissa punkter och områden. Skälen för detta är utvecklat i preambeln pkt 8).

Synsättet, som är en viktig och bestående grund i det fjärde järnvägspaketet, har dock inte förts vidare i förslaget till svensk järnvägssäkerhetslag, pkt. 9.1.2. I promemorian, sid 252 och 253, anges kortfattat skälen till att Sverige utesluter dessa andra parter i svensk lagstiftning med hänvisning till att det skulle uppstå tveksamheter om vem som ska bära ansvaret. Detta synsätt delar inte BTO. Tvärtom så anger direktivet i artikel 4 följande: ”Utän att det påverkar järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares ansvar enligt punkt 3 ska de enheter” osv... Direktivet anger tydligt, enligt vår mening, att detta ansvar för andra parter är ett tillika-ansvar förutom det ansvar som åvilar järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och som är i samklang med de andra åtgärderna som kommissionen genomför, såsom påpekats ovan, t ex vad gäller fordonsgodkännande. Genom att utesluta dessa parter i den kommande svenska lagstiftningen ökar bördan och belastningen på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt att en nationell inskränkning gentemot ett EU-direktiv sker, vilket är i direkt strid med den grundläggande tanken bakom fjärde järnvägspaketet.

Dessutom uppstår problem för företag som trafikerar flera länder (vilket återigen är tanken med fjärde järnvägspaketet – den sömlösa trafikeringen av Europas järnvägar utan att landsgränser sätter hinder eller begränsningar), då dessa länder har följt säkerhetsdirektivet mer troget än vad som nu blir fallet i Sverige om förslaget genomförs. Såväl Danmark som Finland har i sin lagstiftning infört ansvar för dessa andra parter. Det svenska förslaget innebär således en omfördelning av ansvar som inte kommer till uttryck i andra länders lagstiftning och som försvårar gränsöverskridande trafik.

Framtida utveckling inom detta område kommer med största möjliga sannolikhet att gå mot att flera olika parter har delansvar och att inte nu, i denna nya lagstiftning, ta höjd för detta vore att kasta bort ett antal år i en utveckling som inte går att stoppa. BTO erinrar återigen om syftet med fjärde järnvägspaketet och anser med bestämdhet att förslaget absolut måste ändras på denna punkt – så att den nödvändiga Europaharmoniseringen uppstår och det sömlösa transportsystemet utan hänsyn till landsgränser underlättas.

Krav på att järnvägsföretag kontrollerar att underhållsansvarig enhet uppfyller krav

I lagförslaget 2 kap 15 §, andra meningen anges att ”Den som använder fordonet ska säkerställa att den underhållsansvariga enheten uppfyller kraven i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen”. Detta är ett mycket långtgående krav som inte finns vare sig i nuvarande svenska lagstiftning eller i direktivet och som därmed kommer att bli en svensk nationell särbestämmelse. Den är i strid mot hela tanken med självständiga underhållsansvariga enheter som ska ha ansvar för att fordonet är i trafiksäkert skick och därmed även att kraven följs. Förslaget innebär en omfattande administrativ börda på järnvägsföretagen och även hos underhållsansvarig enhet – vilket är kostnadsdrivande. Certifieringen är till för att kontrollera att underhållsansvarig enhet har förmågan att följa de krav som finns i lagstiftningen och ska därför inte behövas dubbelkontrolleras av ett järnvägsföretag. Andra meningen i 2 kap 15 § bör därför slopas helt.

Dubbelreglering

Lagförslaget innehåller enligt BTO:s bedömning en del bestämmelser som överlappar eller riskerar att överlappa EU-förordningar som redan reglerar järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares verksamhet i samma delar. Exempel på sådana bestämmelser finns i 2 kap 3-9 §§, där direktivets bestämmelser redan genomförts i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762, som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att tillämpa och där införandet av liknande bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen skulle innebära att branschen får två parallella regelverk att förhålla sig till. Det kan inte vara helt korrekt att ställa dessa krav samtidigt. Hittillsvarande ordning är ju annorlunda på det sättet att de EU-förordningar som innehåller hittillsvarande krav på säkerhetsstyrning (1158/2010 resp 1169/2010) riktar sig till tillståndsmyndigheten och inte direkt till tillståndshavarna.

6.2. Särskilda synpunkter

Lagrum: Sida i PM:	Synpunkt	Kommentar
1 kap 7 § sid 87	Art 3.22–30 är inte införlivade i lagstiftningen Detta får betydelse för bestämmelserna i 2 kap.	Definitionerna är viktiga i lagstiftningen eftersom de klargör vilka, utöver järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och underhållsansvarig enhet som har ett ansvar för att genomföra riskkontrollåtgärder. Det är inte tydligt att skriva övriga aktörer, även om listan inte är uttömmande. Det måste strävas mot att vara direktivstrogen i syfte att förebygga otydligheter med nya och reviderade genomförandeförordningar utgivna med stöd av direktiv (EU) 2016/798.
1 kap 7 § sid 87	Saknas definition av ”Tjänsteleverantör”	Tjänsteleverantör anges i art 4.4 i direktiv (EU) 2016/798. BTO bedömer att tjänsteleverantör syftar på rollen i SERA-direktivet 2012/34/EU. Definitionen i SERA-direktiv, Kapitel I, art. 3.12 bör införas i järnvägssäkerhetslagen för att tydliggöra vem som avses att utföra riskkontrollåtgärder.
2 kap 2 § Sid 88-92	Art. 4 (1) d), Art. 14 (2) första meningen, Art 4 (4) Art 4 (4) a-b) är inte fullständigt omhändertagna i lagstiftningen Skäl 8 i direktivet är inte beaktat	Direktiv (EU) 2016/798 art 4.1 d är tydligare i vad infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretag har för ansvar, än utformningen av bestämmelserna 2 kap 2 §. Tydligheten i direktivet anges med ”respektive del” av järnvägssystemet. Art 14.2 anger att underhållsansvarig enhet ska säkerställa att fordonen de ansvarar för är i ett säkert skick. Järnvägssystemet är uppdelat i delsystem (bilaga II till direktiv 2016/797). Genom beskrivningen av delsystemen går det att förstå vilka strukturella delsystem som respektive infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och underhållsansvarig enhet ansvarar för. Infrastrukturförvaltaren ansvarar för delsystem - infrastruktur, energi och, tillämpliga fall, markbaserad trafikstyrning och signalering. Av direktiv 2016/798 art 12.1, andra stycket, framgår att infrastrukturförvaltaren ansvarar för både för drift och underhåll av dessa delsystem. Järnvägsföretaget (infrastrukturförvaltaren om denne har fordon för underhåll av infrastrukturen) ansvarar för delsystemen rullande materiel och ombordbaserad trafikstyrning och signalering. Av direktiv 2016/798 art 10.1 andra stycket framgår att järnvägsföretaget endast

		<p>har ansvar under drift. Medan art 14.2 första meningen framhåller underhållsansvarig enhet som ansvarig för underhållet av nämnda delsystem.</p> <p>Genom att vara tydlig i lagstiftningen uppstår ett gränssnitt mellan dessa roller. Risker som identifieras i gränssnitten ska hanteras gemensamt och riskkontrollåtgärder genomföras, där det är lämpligt, i samarbete med varandra (se art 4.3 a). vilket kan gå förlorat om kravet är för otydligt.</p> <p>Lagstiftaren måste även ha i beaktande att kommissionens förordning (EU) 2019/779 om underhållsansvarig enhet går mot tredjeparts certifiering, i fall när järnvägsföretag inom persontrafik själv inte kan/får uppbära rollen utan krav på certifiering.</p> <p>Se även inledande text till detta avsnitt.</p>
2 Kap	<p>Hela art 4.4 Art 4.4 a–b</p> <p>är inte fullständigt omhändertagna i lagstiftningen</p> <p>Skäl 8 i direktiv (EU) 2016/798 är inte beaktat</p>	<p>BTO gör bedömningen att hela art 4.4 innebär att samtliga i roller i unionens järnvägssystem ska hjälpa till att säkerställa ett robustare och säkrare järnvägssystem. Enligt skäl 8 ska inte medlemsstaterna tveka att i lagstiftningen fördela ut ett egenansvar till aktörerna för deras produkter, tjänster och processer. Därav är det även viktigt att dessa aktörer definieras i 1 kap.</p> <p>Det bör även framgå i lagstiftningen att de definierade aktörerna har ett egenansvar och ska hjälpa infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag att ta sitt ansvar för en säker drift. Det vill säga att delsystem, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav och användningsvillkor (se art 4.4 b). Att underlätta för transporter inom det europeiska järnvägsområdet är syftet med fjärde järnvägspaketet inte att ytterligare ålägga järnvägsföretagen en administrativ börda som måste följas upp utan stöd i lagstiftningen.</p> <p>Se även inledande text till detta avsnitt.</p>
2 kap, bl a 3-9 §§	Misstanke om dubbelreglering	Reglerna har av EU-kommissionen redan införts i förordning.
2 kap 7 § andra meningen	Ta bort dubbelreglering alt komplettera bestämmelserna så att de förtydligas	<p>Om bestämmelsen ska finnas bedömer BTO att den bör göras tydligare trots att texten är direktivstrogen. Bestämmelserna bör kompletteras efter ”gemensamma säkerhetsmetoderna” med texten ”för riskvärdering och riskhantering”.</p> <p>Se 2 kap 8 § där det tydligt framgår att det är de ”gemensamma säkerhetsmetoderna för övervakning” –</p>

		motsvarande skrivning önskas även i 2 kap 7 §.
2 kap 8 § första meningen	Art 4.3 d ej omhändertaget på rätt sätt i lagstiftningen	”aktörer som de anlitar” är för brett i jämförelse med direktivet art 4.3 d. ”Aktörer” bör bytas ut mot ”entreprenörer” samt bör införas krav om riskkontrollåtgärder i avtalsvillkoren.
2 kap 8 § andra meningen	Art 4.4 Ej fullständigt omhändertaget	Bestämmelserna är för otydlig och inte fullständigt införlivad enligt direktivet.
2 kap 8 § tredje meningen	Art 4.3 c ej omhändertaget på rätt sätt i lagstiftningen	Här bör lagstiftningen vara med direktivstrogen. Det är inte alltid aktörerna som kan utgöra risker i driften är anlitate direkt av järnvägsföretaget. En mottagare av varor enligt transportavtal kan vara den som anlitar lastaren av en container i Asien. Därav bör det tydligt framgå i lagen att lastaren har ett ansvar för riskkontrollåtgärder samt att rapportera till mottagaren om kända brister. Mottagaren i sin tur rapporterar bristerna till järnvägsföretaget.
2 kap § 9 första meningen		Kravet är alldeles för snävt när det endast riktas mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Enligt art 4.5 ska samtliga i järnvägssystemet ta ansvar när brister upptäcks eller information om brister mottas och agera enligt 4.5 a-b.
2 kap § 9 andra meningen	Art 4.5 b är inte införlivad på rätt sätt	Enligt art 4.5 b ska aktörerna vidta korrigerande åtgärder och rapportera till berörda parter. Berörda parter behöver inte enbart vara till ett järnvägsföretag. Det kan likaväl vara till en annan juridisk person med samma roll i järnvägssystemet, ex. fordonstillverkare som meddelar andra fordonstillverkare om en säkerhetsrisk.
2 kap 11 § sid 90 sid 262 sid 836	Med ett trognare införande av direktivets artiklar finns misstanke om dubbelreglering	BTO bedömer att detta är en nationell regel samt dubbelreglerande och därav bör slopas. Dubbelreglerad med (i) ansvaret för infrastrukturförvaltarens ansvar för underhåll av sina delsystem framgår av art 12.1 och ansvaret för styrning och kontroll av sina tillgångar enligt kraven i avsnitt 5.2 i bilaga II till förordning (EU) 2018/762. (ii) ansvaret för underhållsanvarig enhet för underhåll av delsystemen som utgör fordon enligt art 14.2 (iii) ansvaret för järnvägsföretagen genom ansvaret för styrning och kontroll av sina tillgångar, enligt kraven i

		<p>avsnitt 5.2 i bilaga I till förordning (EU) 2018/762</p> <p>Dessa tre ansvarområden bedöms omhändertar kraven i 11 §.</p>
<p>2 kap 12 § första stycket</p> <p>Sid 90</p> <p>Sid 262</p> <p>Sid 837</p>	<p>Misstanke om dubbelreglering, vad avser ledningspersonal</p>	<p>BTO har en misstanke om att första stycket är en dubbelreglering med kraven i art 21 i Kapitel III i direktiv 2012/34/EU, som troligen införs i kommande Järnvägsmarknadsförordningen. Se 3 kap 4 § Järnvägsförordningen (2004:526).</p> <p>Avsnittet 4.3 i bilaga I och i bilaga II till förordning (EU) 2018/762 kan också ses som indirekt dubbelreglering, även om kravet är riktat mot säkerhetsstyrningssystemet.</p> <p>Kravet finns för övrigt inte i direktiv (EU) 2016/798.</p>
<p>2 kap 13 § första och tredje stycket</p> <p>Sid 91</p> <p>Sid 262</p> <p>Sid 837</p>	<p>Bestämmelserna är för snäva. Järnvägssystemet omfattar även underhållsansvarig enhet</p>	<p>Bestämmelserna i 13 § riktar sig enbart till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Eftersom det finns säkerhetskritiska arbetsuppgifter vid underhåll av fordon och underhåll av ombordbaserad trafikstyrning och signalering behöver bestämmelserna även omfatta underhållsansvarig enhet.</p> <p>Att det finns säkerhetskritiska arbetsuppgifter framgår av kraven på systemet för underhållsansvarig enhet, se avsnitt 6.2 b i bilaga I till förordning (EU) 2019/779 om underhållsansvarig enhet. Liknande bestämmelser finns i avsnitt 4.2.1 b i bilaga I och II till förordning (EU) 2018/762 om kraven på säkerhetsstyrningssystem.</p> <p>Av ovanstående kan man anse att bestämmelserna i 13 § är en helt nationell regel.</p>
<p>2 kap 15 § andra meningen</p>	<p>Överreglering</p>	<p>Kravet innebär en onödig byråkrati och hjälper inte järnvägsföretaget eller underhållsansvarig enhet. Kravet bör slopas.</p> <p>Detta blir annars en nationell regel som inte finns i nuvarande lag och som inte finns i säkerhetsdirektivet.</p> <p>Ett järnvägsföretag kan anlita en fordonsinnehavare för att hyra ett fordon. Fordonsinnehavaren har utsett en underhållsansvarig enhet för fordonet. Så som kravet är utformat behöver järnvägsföretaget i princip utföra en revision av underhållsansvarig enhet. Certifieringskraven bör säkerställa att förordningen och lagstiftningen uppfylls.</p> <p>Det enda gränssnitt som krävs mellan järnvägsföretag och underhållsansvarig enhet bör vara kommunikationen från järnvägsföretaget om hur fordonet används och</p>

		<p>anmälan om uppkomna fel samt kommunikationen från underhållsansvarig enhet om när fordonet behöver tas ur drift för planenligt underhåll eller felavhjälpning. Järnvägsföretag och underhållsansvarig enhet behöver även vara överens om vilka fel på fordonet som är stoppande i drift. Det finns en reglering för järnvägsföretag som använder godsvagnar, där används General Contract of Use (GCU) bilaga 9, som normgivande inom skador på godsvagnar.</p>
2 kap §§ 16–18	Anpassa §§ efter förordning (EU) 2019/779 om underhållsansvarig enhet	För underhållsansvarig enhet som utför underhåll på godsvagnar bör lagstiftningen anpassas efter förordning (EU) 2019/779.
2 kap §§ 16–18	Utreda och klargöra om vilka krav som ska gälla	Det bör omgående utredas och klargöras om underhållsansvarig enhet, som uppfyller kraven i art 3.2 b i förordning (EU) 2019/779, ska tillämpa kraven i förordningen den 16 juni 2020 eller kraven i art 14 med bilaga III till direktivet den 16 juni 2020.
2 kap 16 § sid 96	Art 14.2 a–d Inte fullständigt omhändertagna i lagstiftningen	Kraven i art 14.2 strecksatserna a-d behöver införas i lagstiftningen. Detta för att tydliggöra gränssnittet och ansvaret mot järnvägsföretag (infrastrukturförvaltare med fordon). Dessa krav framgår inte i förordning (EU) 2019/779 om underhållsansvarig enhet
3 kap 5 § Sid 94	Misstanke om dubbelreglering	BTO har en misstanke om att bestämmelserna i 3 kap 5 § är dubbelreglerande med bestämmelserna i avsnitt 5.2 i bilaga II till förordning (EU) 2018/763 om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg.
3 kap (§ 10) sid 95	Art 17.3 är inte omhändertagen i lagstiftningen.	<p>BTO bedömer att 17.3 är viktig för tillsynsmyndighetens verksamhet om tillsyn. BTO uppfattar av bestämmelserna att järnvägsföretagen bör anmäla viktiga förändringar i personalkategorier och fordon till myndigheten. Dessa viktiga ändringar hanteras normalt av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem, något som tillsynsmyndigheten genom anmälan kan avgöra, i varje enskilt fall, är föremål för tillsyn eller inte.</p> <p>I Sverige ger myndigheten ett generellt säkerhetsintyg för t.ex. Trafikverkets järnvägsnät. Trafikverket har olika trafikeringsystem ex. H, M, E. vilket ställer olika kunskapskrav på föraren beroende på vilket system som trafikerar. Detsamma gäller kraven på fordonens ombordbaserade utrustning för trafikstyrning och signalering. Det bör av skälen till bestämmelserna framgå när anmälan till myndigheten ska ske. Ett företag som tidigare inte har trafikerat system E (ex. Botniabanan) men</p>

		<p>skaffar fordon, ansöker om kapacitet och får trafikera banan. Det innebär en ändring av fordonsflottan och nya kunskapskrav för personalkategorin förare. Förändringarna bedöms inte generera en uppdatering av säkerhetsintyget. Ska dessa förändringar ses som viktiga och anmälas till säkerhetsmyndigheten för eventuell kommande tillsyn?</p>
4 kap generellt	Saknas bemyndigande att utföra tillsyn.	<p>Tillsynsmyndigheten behöver mandat att utöva tillsyn mot underhållsanvarig enhet.</p> <p>BTO bedömer att tillsynsmyndigheten vid tillsyn av järnvägsföretaget inte kan kontrollera art 14 eftersom artikeln inte omfattas av kraven i art 9 om säkerhetsstyrningssystem, vilket tydligt framgår av gränssnittet i art. 9.4. Det är art. 9 som ligger till grund för gemensamt säkerhetsintyg i art 10. och kontrolleras enligt art. 17. 1 a-c. Art 14 berör en helt annan roll i järnvägssystemet. Art 17.1 c ger myndigheten mandat att kontrollera enhetens uppfyllnad av gemensamma säkerhetsmetoder enligt direktivet art 6 (CSM RA och CSM MON). Detta bemyndigande är utelämnat i 4 kap.</p> <p>BTO bedömer att tillsynsmyndigheten behöver utöva tillsyn mot samtliga fyra funktioner som utgör underhållsanvarig enhet. Det framgår inte av förordning (EU) 2019/779 att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn av tillämpningen av förordningen, för järnvägsföretag som uppfyller förordningen art 3.2 b. (ej certifieringskrav). Detta innebär samtidigt att underhållsanvarig enhet måste ges det fulla ansvaret i lagstiftningen, nämligen att tillhandahålla säkra fordon för drift enligt art 14.2.</p>
7 kap Generellt	Terminologin bör stämma överens med övriga bestämmelser i lagstiftningen	<p>... ”maskindrivet spårfordon på järnväg”...</p> <p>I övriga bestämmelser används termerna ’fordon’ och ’järnvägsinfrastruktur’. Texten kan ändras till ... ”maskindrivet fordon på järnvägsinfrastrukturen”...</p>
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser S.104	Ologiskt slutdatum för ”gamla” tillstånd	<p>Enligt punkt 2 ska gamla tillstånd fortsätta att kunna användas, dock längst till utgången av 15 juni 2024. Tidpunkten förefaller vara ett år för tidig, då den innebär att tillstånd som är utfärdade i ”mellanperioden” 16 juni 2019 – 15 juni 2020 plötsligt förkortas med upp till ett år. Av skälen för förslaget (s. 621) kan man få intrycket att bl a förekomsten av nationellt säkerhetstillstånd har missats i sammanhanget. BTO anser att slutdatum bör vara 15 juni 2025.</p>

<p>Skälen till förslagen, 9.1.2 – sid 252</p>	<p>Resonemanget bör följa de tänkta rollerna och ansvaret i unionens järnvägssystem.</p>	<p>Med utgivningen av direktiv 2008/110/EG, som ändrade 2004/48/EG, inrättades en ny roll i unionens järnvägssystem, underhållsansvarig enhet. Rollen ska ansvara för underhållet av järnvägsfordon. Något som järnvägsföretaget dessförinnan haft ansvaret för. Detta innebär att det uppstod ett gränssnitt mellan järnvägsföretag och underhållsansvarig enhet för drift och underhåll av delsystem rullande materiel och av delsystem ombordbaserad trafikstyrning och signalering.</p> <p>Den europeiska lagstiftarens införande av rollen underhållsansvarig enhet, måste ses som en lättning i kraven att etablera sig som järnvägsföretag. Eftersom kraven på expertkunskap om fordonsunderhåll inte behövs inom järnvägsföretaget för att erhålla gemensamt säkerhetsintyg. Kraven för järnvägsföretaget innebär enbart att säkerställa en säker drift.</p> <p>BTO får intrycket att lagstiftaren bedömer att införande av kraven i direktiv (EU) 2016/798 på underhållsansvarig enhet med dess skyldigheter, inte är tillräckligt för att säkerställa säkra fordon efter underhåll. Utan att järnvägsföretaget måste säkerställa det själv. Av intentionen i förarbetena går det nästan att tolka som ett nationellt särkrav.</p> <p>Det finns ju inget som hindrar att samtliga fyra funktioner hos underhållsansvarig enhet finns i en annan medlemsstat, t.ex. på andra sidan Öresundsbron. Därav bör det säkerställas att kraven på ansvar för järnvägsföretag och för underhållsansvarig enhet inte skiljer i allt för hög grad mellan de nordiska länderna.</p> <p>Av skälen (8) till direktiv 2016/798 ges intrycket att kommissionen och parlamentet anser att aktörerna inte ska hindras från att ta ansvar för sina produkter, tjänster och processer.</p> <p>BTO gör bedömningen av skälen (8) samt av kraven i art. 4 och art. 14 att ansvaret i unionens järnvägssystem ska fördelas på fler aktörer än enbart järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Vilket, enligt vad BTO uppfattar, är hela syftet med fjärde järnvägspaketet, att underlätta för järnvägsföretaget att utföra järnvägs transporter inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.</p> <p>Utifrån ovanstående är det missvisande att hänvisa till dåvarande regeringens uppfattning (jfr prop. 2003/04:123 s.99) om att ansvaret alltid ska vila på den</p>
---	--	---

		<p>som driver verksamheten. Rollen underhållsansvarig enhet fanns inte utpekad i järnvägssystemet när regeringen offentliggjorde propositionen för andra järnvägspaketet.</p> <p>Fordonsinnehavaren vill säkerställa att det investerade kapitalet (fordonen) inte sjunker i värde och anlitar en underhållsansvarig enhet (krav) som utför underhållet enligt underhållsplan och åtgärdar akuta skador. Systemet kan efterliknas leasing av personbilar där en privatperson hyr av leasingfirman som har tecknat underhållsavtal med bilverkstad. Den enda som har något att förlora där är bilföraren som har ett körkort (tillstånd) att förvalta.</p> <p>I de fall ett företag självt äger/är fordonsinnehavare är det inget problem med gränssnittet för de fordon som företaget äger/är fordonsinnehavare för och använder för egettrafik. Däremot kan det bli problem vid upphandlad trafik när en regional kollektivtrafikmyndighet eller t ex det gemensamma fordonsbolaget Transitio AB är ägare/fordonsinnehavare. Transitio upphandlar idag det tunga underhållet med uppdrag åt operatören för driften att vara underhållsansvarig enhet. Detta kan vara en bristande förståelse hos upphandlaren av hur lagstiftningen är tänkt att fungera. Lagstiftningen bör möjliggöra att framtida upphandlingar innebär två separata upphandlingar – en för operatör (drift) och en underhållsansvarig enhet med certifieringskrav (underhåll).</p> <p>Till skillnad från infrastrukturförvaltaren som ansvarar för både drift och underhåll för sina delar av järnvägssystemet (delsystemen infrastruktur, energi samt trafikstyrning och signalering (mark)), ansvarar järnvägsföretaget enbart för drift av sina delar av järnvägssystemet (delsystemen rullande materiel (uppdelat i lok & passagerarfordon och godsvagnar) samt trafikstyrning och signalering (ombord)). Underhållet av dessa delsystem ansvarar underhållsansvarig enhet för.</p>
Skälen till förslagen, 9.1.4 – sid 258	Art 4.4 b är inte omhändertagen i lagtext	<p>Art 4.4b omnämns endast i skälen för förslaget.</p> <p>BTO bedömer att berört avsnitt i direktivet bör införas i lagtexten för att underlätta avtalsskrivningar med övriga aktörer. Definitionerna av aktörerna (art. 3 (22–30)) bör även införas i lagstiftningen för att underlätta avtalsskrivningar.</p>
Skälen till förslagen	Krav på utbildning	<p>Utbildningskrav finns i många fler TSD än angiven TSD Drift och Trafikledning, t ex i TSD Tunnelsäker-</p>

gen, 9.1.6 – sid 266	finns i fler TSD	het.
<p>Skälen till förslagen, 11.2.6 Väsentlig förändring/ändring i direktiv (EU) 2016/798 och förordning (EU) 402/2013</p> <p>Sid 329</p>	<p>Väsentlig förändring/ändring i direktiv (EU) 2016/798 och förordning (EU) 402/2013, har samma betydelse för infrastrukturförvaltare</p>	<p>Väsentlig ändring av gemensamt säkerhetsintyg enligt art 10.2, hanteras av förordning (EU) 2018/763. Väsentlig ändring syftar till ändring av; typ av verksamhet, verksamhetens omfattning eller område för verksamheten. Syftet ej att sammanblanda med väsentlig förändring enligt förordning (EU) 402/2013, eftersom verksamhet, omfattning eller område ej är delsystem i järnvägssystemet.</p> <p>Väsentlig förändring av säkerhetstillstånd enligt art 12.2 syftar till ändringar i delsystemen infrastruktur, markbaserad trafikstyrning och signalering samt energi eller principerna för deras drift eller underhåll.</p> <p>Väsentlig ändring i förordning (EU) 402/2013 syftar, enligt art 2.1 på ändringar i järnvägssystemet. Järnvägssystemet består av delsystem, se bilaga II till direktiv 2016/797.</p> <p>BTO anser att väsentliga förändringar enligt art 12.2 direktiv (EU) 2016/798 är samma som väsentliga ändringar i förordningen (EU) 402/2013 – för infrastrukturförvaltare.</p>

7. Lagen om nationella järnvägssystem

7.1. Inledning

BTO förstår skälen till uppdelningen av järnvägslagens bestämmelser i flera lagar. Dock innebär detta att man bygger in en stor risk för att gränsdragningen inte blir helt riktig. Det blir även en upprepning av bestämmelser i de olika lagarna som medför risk för att icke avsedda skillnader uppkommer i framtida regelarbete. Det finns fall där denna uppdelning förorsakar osäkerhet för aktörer som arbetar inom järnvägssystemet, och i än högre utsträckning för aktörer som inte är tillståndshavare i järnvägsbranschen och som saknar specialkunskaper om regelverket men som ändå påverkar säkerheten i järnvägssystemet.

Ett exempel på svårtillgänglig regeluppdelning är ordningsbestämmelserna, som ju har ungefär samma lydelse och motivering i 6 kap lagen om nationella järnvägssystem som i 5 kap järnvägslagen, och som är härledda genom en lång rad av flyttningar mellan olika lagar (ursprungligen införda i 1985 års järnvägstrafiklag och därefter flyttade vid varje större förändring på järnvägsområdet). Nu förs de alltså in i två olika lagar, varvid lydelsen av en paragraf (1 §) dessutom råkat bli något olika. Skillnaden är i detta fall utan betydelse, men antyder ett kommande problem vid uppdateringar av regelverket då det kan uppkomma skillnader som försvårar regelutlämningen både för tillsynsmyndigheter och rättsväsendet i övrigt.

Gränsdragningen mellan järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem förefaller också otydlig i de fall där lagarna kommer att kombineras. En grundtanke tycks ha varit att allt som berör nationella tillstånd och godkännanden och ska regleras i lagen om nationella järnvägssystem, dock innebär just denna föresats att många av de harmoniserade reglerna och förfarandena ”smittar” mellan de olika lagarna så att den önskvärda tydligheten och åtskillnaden mellan regelverken ändå inte uppnås. BTO inser naturligtvis att tiden inte medger några omfattande omarbetningar av regelverket i nuläget men menar ändå att det på längre sikt är en mindre lyckad lösning att dela upp likartade säkerhetsbestämmelser mellan olika lagar.

7.2. Särskilda synpunkter

Lagrum: Sida i PM:	Synpunkt	Kommentar
1 kap 4 § s 106	Definitionen av fordon är tunn	Järnvägsfordon har, i vissa fall, ombordbaserad trafikstyrning och signalering. Det framgår inte av definitionsbeskrivning eller av lagstiftningen i övrigt. Detta bör vara ett krav för säkerheten på viss infrastruktur. Järnvägsinfrastruktur är mer uttömmande i sin definitionsbeskrivning
4 kap 1 § första stycket 1. s 113	Gemensamt säkerhetsintyg	Bestämmelserna i första stycket 1 är svåra att förstå. BTO har svårt att tro att Europeiska järnvägsbyrån (ERA) ska utfärda gemensamt säkerhetsintyg för flera medlemsstater samt för nät i Sverige som direktiv (EU) 2016/798 inte ska tillämpas på, enligt art 2.2 c nämnda direktiv, läs Roslagsbanan, Saltsjöbanan. Det bör av resonemanget i skälen framgå vad som gäller för trafik på dessa nät. Det kan behöva läggas till i bestämmelserna att tillämpningen gäller när det gemensamma säkerhetsintyget enbart är giltigt i Sverige. och Såvitt BTO bedömer så kan det inträffa att ett järnvägsföretag, t ex ett historiskt sällskap, med gemensamt säkerhetsintyg som normalt trafikerar järnvägsinfrastruktur som tillhör en infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd (Trafikverket), även trafikerar annan järnvägsinfrastruktur som tillhör ett historiskt sällskap med nationellt infrastrukturillstånd som är förbundet med unionen järnvägsnät, art 2.3 c, ex. Nora Bergslags veteranjärnväg. Även sådana fall bör täckas in av lagstiftningen.
4 Kap	Gemensamt säkerhetsintyg giltighet på	Det bör framgå att ett gemensamt säkerhetsintyg kan tillämpas på infrastruktur som omfattas av nationellt infra-

	infrastruktur med nationellt infrastrukturillstånd	strukturillstånd. Vad BTO förstått kommer nationellt infrastrukturillstånd att kunna tillämpas för spår vid vissa typer av depåer art 2.3 a, som medlemsföretagen trafikerar.
6 kap 1 § S. 118	Språklig synpunkt	BTO föredrar den formulering som finns i motsvarande regel i förslaget till järnvägssäkerhetslag (5 kap 1 §).
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser S.123	Ologiskt slutdatum för ”gamla” tillstånd	Enligt punkt 4 ska gamla tillstånd fortsätta att kunna användas, dock längst till utgången av 15 juni 2024. Tidpunkten förefaller att vara ett år för tidig, då den innebär att tillstånd som är utfärdade i ”mellanperioden” 16 juni 2019 – 15 juni 2020 plötsligt förkortas med upp till ett år. Av skälen för förslaget (s. 623) kan man få intrycket att bl a förekomsten av nationellt säkerhetstillstånd har missats i sammanhanget. BTO anser att slutdatum bör vara 15 juni 2025.

8. Andra författningar

8.1. Kollektivtrafiklagen

Godstrafik och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG. Dessutom har Sverige och vissa andra medlemsstater öppnat sina nationella persontrafikmarknader för konkurrens genom öppet tillträde eller genom upphandling för avtal om allmän trafik. I många medlemsstater är i dag den nationella persontrafikmarknaden stängd för konkurrens. EU-kommissionen framhöll när förslaget till ett fjärde järnvägspaket presenterades att det inte endast bromsar järnvägens utveckling, utan även snedvrider konkurrensen för järnvägsföretag från de medlemsstater som redan har en öppen persontrafikmarknad.

Med fjärde järnvägspaketet öppnas även de nationella persontrafikmarknaderna på järnväg inom EU för konkurrens och krav införs på kommersiell upphandling av avtal om allmän trafik (kollektivtrafik) på järnväg. Ändringarna i fjärde järnvägspaketet innebär också att förvaltare av järnvägsinfrastruktur ska utföra sina uppgifter oberoende från järnvägsföretag eller andra aktörer.

Genom fjärde järnvägspaketet ändras EU:s kollektivtrafikförordning. Flera av de nya bestämmelserna är direkt tillämpliga och kräver inga kompletterande bestämmelser i nationell rätt. Nuvarande möjligheter att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg upphör den 25 december 2023 och andra mer begränsade möjligheter att direkttilldela sådana avtal införs.

Medlemsstaterna har dock rätt att bestämma om och i vilken utsträckning direkttilldelning ska tillåtas. Genom föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen ges de regionala kollektivtrafikmyndigheterna rätt att direkttilldela när det är motiverat av exceptionella omständigheter.

Detta innebär att möjligheten att direkttilldela avtal ökar något jämfört med i dag vilket medför en ökad flexibilitet för myndigheterna när det t ex gäller att avhjälpa brister i trafiken.

Sverige införde under den 1 januari 2017 möjligheten att direkttilldela avtal med stöd av artikel 5.6 i kollektivtrafikförordningen (upp till ett gränsvärde om 7 500 000 Euro). Denna möjlighet till direkttilldelning kommer att upphöra den 25 december 2023 och Sverige måste vara berett att senast inför detta datum genomföra förändringar.

I promemorian förtydligas att det som i kollektivtrafiklagen benämns regionala trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett s k policydokument för kollektivtrafik och att ett beslut om allmän trafikplikt är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt. Det innebär att ytterligare dokumentation eller beslut inte behövs.

Även det gäller policydokument för kollektivtrafik har förtydligats avseende regleringen kring Trafikverkets arbete i fråga om den upphandlade kollektivtrafiken, att i Trafikverkets instruktion ska anges att Trafikverket regelbundet, och i samråd med berörda parter, ska analysera behovet av att ingå avtal om allmän trafik och publicera utfallet av analysen i en rapport.

BTO anser samlat att det är nödvändigt att göra nyss nämnda förtydliganden avseende effekterna av ändringarna i kollektivtrafikförordningen.

8.2. Särskilda synpunkter

Lagrum: Sida i PM:	Synpunkt	Kommentar
Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik, 2 § S. 136	Hänvisning till äldre lag	Kopplingen till hittillsvarande lag i uttrycket ”säkerhetsintyg enligt 3 kap järnvägslagen (2004:519)” är ju av övergående karaktär och det framstår som onödigt ologiskt att i första hand hänvisa till en lag som när ändringslagen träder i kraft kommer att vara upphävd. En mer pedagogiskt riktig formulering skulle t ex kunna vara ”gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller säkerhetsintyg enligt äldre lagstiftning såväl i Sverige som i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur.”

Stockholm den 31 oktober 2019

Björn Westerberg, VD
Branschföreningen Tågoperatörerna

Gustaf Engstrand
Branschföreningen Tågoperatörerna