

Finansdepartementet
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar avseende Regeringskansliets promemoria Fjärde järnvägspaketet (N2019/02121/TM)

Utifrån de aspekter som domstolen har att beakta har förvaltningsrätten följande synpunkter.

Förslaget till ny järnvägsmarknadslag

3 kap. 4 §

I förslaget har denna bestämmelse inte fått något eget stycke.

4 kap. 5 §

I bestämmelsen hänvisas tillbaka till bl.a. bestämmelser om oberoende samt anges att dessa bestämmelser finns i 2–4 §§. Bestämmelser om oberoende finns emellertid endast i 3 och 4 §§. Bestämmelsen i 2 § gäller infrastrukturförvaltares ansvarsområden. Förvaltningsrätten ifrågasätter därför om avsikten är att även 2 § ska omfattas av hänvisningen.

Vidare finns en hänvisning till 11 och 12 §§ när det gäller finansiella krav och finansiell insyn. Bestämmelserna i 11 och 12 §§ reglerar emellertid endast finansiella krav. Hänvisningen bör justeras i enlighet med detta.

4 kap. 6 § 1

I likhet med vad förvaltningsrätten anfört ovan beträffande hänvisningen till bestämmelser om oberoende i 4 kap. 5 § bör hänvisningen till 2 § ses över.

6 kap. 3 §

I författningskommentaren anges bl.a. att bestämmelsen motsvarar 5 kap. 2 c § i järnvägslagen (2004:519). Den bestämmelsen behandlar emellertid regeringens föreskriftsrätt när det gäller begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats och motsvaras av bemyndigandet i 6 kap. 4 § järnvägsmarknadslagen.

Förslaget till ny järnvägstekniklag

5 kap. 11 §

Andra meningen i bestämmelsen är svårläst. Eventuellt kan den i stället utformas enligt följande.

Fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden ska dras tillbaka om godkännandet har skett på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 10 § och där typkodkännandet har återkallats.

6 kap. 5 §

I bestämmelsen anges i vilka fall befrielse från sanktionsavgift ska ske. Det framgår att frågan ska prövas även om det inte framställts något yrkande om detta. I bestämmelsen anges att befrielse ska ske om överträdelsen är ursäktlig eller det annars skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift. Någon ytterligare vägledning för denna bedömning lämnas inte i bestämmelsen. Viss vägledning ges i författningskommentaren.

Bestämmelserna om sanktionsavgift innebär ett strikt ansvar för överträdelserna i fråga (jfr promemorian s. 820) och de är av straffrättslig karaktär. Bestämmelserna om befrielse får därmed stor betydelse för bedömningen av om sanktionsavgiften är proportionerlig och rimlig i förhållande till överträdelsen. För att åstadkomma tydlighet och förutsebarhet för rättstillämpare och enskilda bör befrielsegrunderna utvecklas direkt i lagtexten. Detta kan lämpligen ske efter de modeller som används i fråga om särskilda avgifter enligt skatteförfarandelagen (2011:1244), jfr 51 kap. 1 § denna lag, eller befrielse från sanktionsavgift vid överträdelser av bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare vid yrkestrafik på väg (jfr 9 kap. 11 § förordningen [2004:865] om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.).

Förslaget till ny järnvägssäkerhetslag

6 kap. 5 §

I likhet med vad förvaltningsrätten anfört beträffande förslaget till 6 kap. 5 § ny järnvägstekniklag bör befrielsegrunderna utvecklas direkt i lagtexten.

Förslaget till lag om nationella järnvägssystem

7 kap. 5 §

I likhet med vad förvaltningsrätten anfört beträffande förslaget till 6 kap. 5 § ny järnvägstekniklag och förslaget till 6 kap. 5 § ny järnvägssäkerhetslag bör befrielsegrunderna utvecklas direkt i lagtexten.

Överväganden i avsnitt 24.7.1 Kostnader för offentlig sektor

I underavsnittet som rör domstolarna konstateras att de allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att tillföras en ny typ av mål men att det saknas anledning att befara att förslagen skulle leda till någon nämnvärd ökad måltillströmning. Därvid hänvisas bl.a. till att överklagande enligt nuvarande regelverk skett i ytterst begränsad omfattning och att de nya bestämmelserna inte torde innebära någon förändring för detta förhållande.

Som påpekas i promemorian har mål enligt nu gällande järnvägslag inte varit vanligt förekommande vid förvaltningsrätten. Sedan år 2012 har ett drygt sextiotal sådana mål registrerats vid denna domstol. Eftersom förslagen i vissa delar innehåller nya regleringar är det emellertid ett rimligt antagande att det inledningsvis kan uppstå domstolsprocesser även i nationella domstolar.

I sammanhanget vill förvaltningsrätten särskilt peka på att de nya målen om sanktionsavgifter kan komma att innebära en ökning av antalet mål. Förvaltningsrättens erfarenhet är att en liknande omläggning från straffbestämmelser till sanktionsavgifter när det gällt regelverket rörande kör- och vilotider samt färdskrivare har inneburit förhållandevis stor måltillströmning för förvaltningsrättens del, särskilt i inledningskedet.

Det sagda ska inte uppfattas som att förvaltningsrätten motsätter sig att målen tillförs denna domstol. Här finns kompetens för måltyperna och beredskap för den målökning som kan komma.

Detta yttrande har beslutats av lagmannen Lennart Furufors efter föredragning av rådmannen Cecilia Nermark Torgils.

Lennart Furufors

lagman