

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
helene.lassi@regeringskansliet.se

Handläggare, tfn
Olof Kjellström, 0734-13 32 66

Datum
2019-10-31

Vår beteckning

E-post
olof.kjellstrom@jernhusen.se

Ert datum
2019-07-23

Er beteckning
N2019/02121/TM

Remissyttrande nya lagar inom järnvägen, fjärde järnvägspaketet

Jernhusen har tagit emot promemorian Fjärde järnvägspaketet och förslagen till nya lagar inom järnvägsområdet. Med detta dokument ger vi vårt yttrande kring förslagen som föreligger.

Inledning

Sveriges järnvägsmarknader är en av de mest avreglerade och öppnade i världen. Samtidigt sker en harmonisering med övriga EU för att stärka den inre marknaden och den fria rörligheten av varor och tjänster inom unionen. Det är i ljuset av det som vi ser de liggande förslagen till nya lagar inom järnvägsområdet.

De liggande förslagen till nya lagar inom järnvägen ska bidra till att reda ut oklarheter och göra det enklare att verka inom järnvägsbranschen. Tyvärr ser vi att det inte blivit tydligare i fråga om stationstjänster. Jernhusen har sedan bolaget bildades flera gånger uppmärksammat Regeringskansliet på att det inte finns skyldighet att tillhandahålla stationstjänster och inte heller rättighet att ta betalt för dem, det har heller inte funnits rättigheter för tågoperatörer att stationstjänster ska tillhandahållas dem eller skyldighet för tågoperatörerna att finansiera dessa. Denna otydlighet finns kvar, även om det i förslaget till järnvägsmarknadslag finns inslag som stärker en rätt att ta ut avgift för stationstjänster.

I förslaget till järnvägstekniklag finns ett förslag att anmälda organet kan utföra oanmälda kontroller. Det är inget vi invänder mot, dock behövs det regleringar kring med vilka tidsintervall kontroller får genomföras. Det får inte finnas en risk att olika aktörer kontrollerar samma objekt med täta intervall och att kostnaderna för detta drabbar den aktör som kontrolleras. Dessutom önskar vi ett klagande kring hur det ska tolkas om olika kontrollorgans bedömningar ger olika eller till och med motstridiga uppgifter vid inspektioner.

Som nämnts ovan har Sverige kommit långt inom att öppna upp järnvägsmarknaden. Till följd av detta har det blivit fler och fler leverantörer inom alla led och verksamheter, och det har skett effektivisering och utveckling. Jernhusen stödjer bland annat att det ska vara ett icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster.

Kommentar kring förslaget till järnvägsmarknadslag

En väl fungerande, säker, trygg och välkomnande station är grundläggande för att resenären ska välja att resa med tåget. Stationer har ofta långa öppettider för att vara tillgängliga när det bedrivs trafik på stationen. Denna tillgänglighet behöver finansieras och det finns idag inga lagstadgade skyldigheter för tåg- och trafikoperatörer att ingå avtal med den aktör som tillhandahåller stationstjänster för att finansiera dessa stationstjänster. Samtidigt finns det inte lagstadgad skyldighet att tillhandahålla dessa stationstjänster, eller rätt att ta betalt för dem eller skyldighet att betala för dem.

Jernhusen tillhandahåller genom det helägda dotterbolaget Svenska Reseterminaler AB, ("**SRAB**"), stationstjänster på cirka 140 järnvägsstationer över hela landet, varav Jernhusen äger cirka 40 av dessa själva och SRAB har hyresavtal med externa fastighetsägare på övriga stationer. På grund av bristande tydlighet kring det legala ansvaret för stationstjänster lägger SRAB mycket arbete och energi på att komma överens med trafikföretag om hur kostnaderna för stationstjänsterna ska beräknas och fördelas.

I järnvägslagens 9 kap, 1§ anges vilka tjänster som är grundläggande. I p1 i nämnda lagrum anges bland annat tillträde till stationer. I samma kapitel 6§ anges hur avgifterna för dessa tjänster ska beräknas. Det vi saknar är huruvida det finns en rätt för tillhandahållaren av tjänsterna att ta ut en avgift för tjänsterna eller inte, det finns inte heller något om skyldighet att tillhandahålla dessa tjänster. På samma sätt saknas skyldighet för trafikföretag att betala för tjänsterna, eller att ingå avtal om stationstjänster.

Jernhusen hade i november 2015 ett möte med transportenheten på Näringsdepartementet i frågan om stationstjänster och väntsalsfunktionen. Inför det mötet skickade Jernhusen också in ett PM för att beskriva problematiken. Problematiken som vi beskriver i den PM föreligger fortsatt och kommer inte klargöras med det nya lagförslaget utan kommer alltjämt kvarstå.

Kommentarer kring förslaget till ny järnvägstekniklag

Vi är positiva till att det görs kontroller av verksamheter för att säkerställa att verksamhet bedrivs korrekt och säkert. De oanmälda kontrollerna är ett verktyg för att få insyn i aktörens verksamhet. I det förslag till skrivning som nu finns i järnvägstekniklagen ser vi en risk i att de oanmälda kontrollerna kan gå ut över både aktörens verksamhet och ekonomi på ett sätt som inte är önskvärt.

På sidan 78ff i 5kap. §19 i järnvägstekniklagen anges att anmälda organ får genomföra oanmälda kontroller. Normalt står den som kontrolleras för kostnaderna av kontrollen. Vi vill ha ett förtydligande avseende med vilka tidsintervall kontroller får genomföras

samt att kostnaden för dessa oanmälda kontroller inte ska belasta den aktör som kontrolleras. Det får inte finnas en risk i att exempelvis olika anmälda organ kontrollerar samma aktör med för täta intervall och att aktören ska ta kostnaden för dessa kontroller. Utöver att de oanmälda kontrollerna tar tid från den egna verksamheten blir det svårt för den som kontrolleras att kunna göra en bedömning av sina kostnader för oanmälda kontroller.

Vidare är det problematiskt att anmälda organ kan skapa sig arbete och driva sin affärsverksamhet genom att göra oanmälda kontroller som den som kontrolleras får bekosta.

Kommentarer till övrig text i ”Promemoria Fjärde järnvägspaketet”

Avsnitt 4.3.2 Driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/797

I promemorians text på sidan 157 anges att det kommer att fastställas villkor för bland annat ombyggnad och modernisering av de olika delarna av järnvägssystemet (delsystem).

Många stationsfastigheter och även depåer för fordonsunderhåll är kulturminnesmärkta och -skyddade. Vi söker därför svar på när dessa villkor kommer att fastställas samt hur de vägs mot kulturminnesmärkning och -skydd vid ombyggnad och modernisering av stationshus och depåer.

Avsnitt 8.1.2 Järnvägsinfrastruktur, järnvägsnät, järnvägsföretag, tågläge och tågplan

På sidan 226 i promemorian beskrivs att ”Tillgången till spåren ingår då i den tjänst som kan sökas hos tjänsteleverantören.” I exempelvis Malmö kombiterminal är Jernhusen fastighetsägare och har i skrivande stund handlat upp aktör ”A” att vara operatör av kombiterminalen och den som därmed tillhandahåller tjänsten. Samtidigt är det Trafikverket som tillhandahåller spåren på kombiterminalen.

Vi undrar om det med ovanstående skrivning är så att det anses vara till **A**, den upphandlade terminaloperatören och tillhandahållaren av tjänsten, som den sökande ska vända sig till, och att det är **A** som då kapacitetstilldelar på Trafikverkets spår? Innebär det då också att **A** har rådighet över spåren? Samma situation finns på några depåer och även andra kombiterminaler.

Avsnitt 24.1.3 Aktörer som påverkas av förslagen i promemorian och 24.4.1

På sidan 661 räknas det under rubriken ”Infrastrukturförvaltare” upp ett antal sådana inom Sverige. Vi saknar oss själva, Jernhusen, i den uppräkningslista som sker av de större infrastrukturförvaltarna. Totalt har Jernhusen cirka 110 kilometer infrastruktur att förvalta inom depåer och kombiterminaler.

Det kan vara så att Jernhusens infrastruktur omfattas av det som räknas upp i sista stycket av avsnitt 24.4.1 på sidan 683. Det vill säga att vi och våra spår räknas som tjänsteleverantör och därmed inte omfattas av begreppet ”infrastrukturförvaltare”, men ser vi på järnvägssäkerhetslagen är vi infrastrukturförvaltare. Här finns en dualitet som kan skapa otydlighet.

Sammanfattningsvis positivt med några få frågor

Jernhusen ser positivt på det helhetsgrepp som har gjorts kring lagstiftningen inom svensk järnväg. Dock kvarstår oklarheten kring tillhandahållande och finansiering av stationstjänster, vilket vi är besvikna över. Därtill finns det några frågor som vi mest vill ha ett klagörande kring.

Stockholm 31 oktober 2019

Olof Kjellström, ansvarig samhällskontakter Jernhusen AB