

**Datum**

2019-10-31

Vår beteckning: SJCM-2019-0001-036**Er beteckning:** dnr I2019/02121/TM**Mottagare**i.registrator@regeringskansliet.sehelene.lassi@regeringskansliet.se**Handläggare**

Gunnar Alexandersson, 010-751 50 92

Signe Rasmuson Hagström, 010-751 50 56

Peter Sjöquist, 010-751 59 74

Jerker Stubbans, 010-751 50 23

Christer Södergren, 010-751 59 22

Robert Westerdahl

Promemorian Fjärde järnvägspaketet

SJ AB (SJ) har tagit del av Infrastrukturdepartementets remissutgåva av promemorian Fjärde järnvägspaketet (daterad 2019-07-22), med förslag till nya järnvägslagar från 16 juni 2020. SJ har i detta yttrande delat upp synpunkterna i en övergripande del och en del med synpunkter på respektive lag. I vissa fall lämnas detaljerade synpunkter i tabellform med hänvisning till respektive lagrum.

1. Övergripande synpunkter

1.1 Uppdelning i fyra direktivnära lagar

För att ta hänsyn till de nya och förändrade direktiv och förordningar som följer på fjärde järnvägspaketet föreslås i promemorian att dagens järnvägslag delas upp i fyra nya lagar: järnvägsmarknadslag (baserad på SERA-direktivet (2012/34) m.m.), järnvägstekniklagen (baserad på Driftkompatibilitetsdirektivet (2016/797)), järnvägs-säkerhetslag (baserad på Säkerhetsdirektivet (2016/798)) och lag om nationella järnvägssystem. En anpassning av kollektivtrafiklagen (baserad på förändringar i Kollektivtrafikförordningen (1370/2007)) ska också göras.

I promemorian föreslås också en mycket mer direktivnära svensk lagtext än vad som varit fallet tidigare.

Förändringarna motiveras bl.a. av det har visat sig svårt att smidigt, överskådligt och tydligt införliva det svällande EG-regelverket i en gemensam lag. De grundläggande direktiven på järnvägsområdet fortsätter också att bli allt mer detaljerade och komp-

letteras därtill av allt fler rättsakter med direktverkande förordningar, vilket sammantaget gör det svårare för Sverige att anpassa lagstiftningen efter svenska förhållanden.

SJ delar bedömningen att denna omstrukturering av lagstiftningen sannolikt är nödvändig, även om det ibland uppstår problem med tydliga gränsdragningar mellan olika lagar. Vidare konstaterar SJ att hänvisningen till direktiven inte alltid är konsekvent genomförd och att det i vissa fall finns risk för dubbelreglering.

1.2 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.

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

1.3 Transportstyrelsens roll

Transportstyrelsen har som myndighet ansvar för regelgivning, tillståndsprövning tillsyn och registerhållning 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 Europeiska Unionens järnvägsbyrås (ERA) 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 provas 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 och tillgodose behovet av vägledning och översikt när den samlade lagstiftningen EU-Sverige blir allt mer omfattande och spretig.

1.4 Brist på konsekvensanalyser

Järnvägssektorn är redan föremål för en omfattande EU-reglering som ställer stora och kostnadsdrivande krav på järnvägsföretagen. Redan i dag 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. Genom fjärde järnvägspaketet utökas administrationen genom att en s.k. one-stop-shop (OSS) vid ERA inrättas. Syftet är att få till en förenkling, men i praktiken innebär detta att en ytterligare aktör tillkommer i ett redan reglerat förfarande, med ännu okända merkostnader som följd.

Det finns i dag 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. EUs lagstiftningsprocess – med mångåriga förhandlingar som ofta leder till kompromisser med betydande förändringar av ursprungsförslagen – försvårar förutsättningarna att genomföra adekvata konsekvensanalyser som kan ligga till grund för bättre ändamålsenlighet med lagstiftningen. Sverige bör därför – 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.

1.6 Tidsbrist med risk för forcerat införande

Det har tagit lång tid från EU-besluten 2016 om fjärde järnvägspaketets olika delar till att nå fram till promemorians förslag till svensk implementering. Det har bl.a. inneburit att Transportstyrelsens arbete med att ta fram föreskrifter hamnat i otakt med lagstiftningen.

Mycket tyder nu också på att det blir med nöd och näppe som riksdagen kan hinna ta de nödvändiga besluten innan de nya järnvägslagarna ska börja gälla i juni 2020. Det är olyckligt eftersom det skapar osäkerhet och ökar risken för att nödvändiga förbättringar av lagstiftningsförslagen inte hinner hanteras eller arbetas igenom tillräckligt. SJ hoppas på en skyndsam, lyhörd och transparent hantering av remissvararen för att undvika ett forcerat införande av en lagstiftning med kvarvarande brister.

2. Synpunkter på respektive lag

2.1 Järnvägsmarknadslag

I flera andra EU-länder är fjärde järnvägspaketets förändringar i SERA-direktivet vad gäller krav på marknadsöppning för nationell persontrafik på järnväg, infrastrukturförvaltares oberoende och hårdare restriktioner för vertikalt integrerade företag, förmodligen bland de viktigaste. Med tanke på att Sverige redan 2010 genomförde en sådan marknadsöppning och sedan länge separerat den statligt ägda infrastrukturen från trafikeringen, har dessa förändringar mindre direkt påverkan i Sverige och för SJ. SJ väljer därför att peka på ett urval andra områden som nu föreslås regleras i den nya järnvägsmarknadslagen.

Kapacitetstilldelning

Enligt artikel 43.1 i SERA-direktivet ska infrastrukturförvaltare följa tidsplanen för kapacitetstilldelning 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. SJ delar promemorians bedömning att regeringen för tydlighets skull bör ange att infrastrukturförvaltare ska följa den tidsplan som följer av beslutet.

Med hänsyn till de utmaningar som det svenska systemet för kapacitetstilldelning för närvarande står inför måste behovet av förutsägbarhet och systematik betonas. Infrastrukturförvaltaren bör i största möjliga utsträckning ange sitt behov av kapacitet för banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sitt behov av kapacitet.

Det är viktigt med en korrekt tillämpning 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 tågplanperiod, ska infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds.

Den nya järnvägsmarknadslagen tar inte hänsyn till det utvecklingsarbete som bedrivs inom *Rail Net Europes* (RNEs) s.k. TTR-projekt (*the Redesign of the International Timetabling Process*) eftersom det inte omfattas av fjärde järnvägspaketet. Trots att TTR-projektet för närvarande inte är kompatibelt med SERA-direktivets bestämmelser om kapacitetstilldelning har infrastrukturförvaltarna i Europa ändå tagit beslut om att införa TTR, och piloter i Europa pågår. Om TTR införs av Trafikverket kommer detta att påverka hur ansökningar om kapacitet ska tilldelas. Oklarheter i en redan ansträngd kapacitetstilldelningsmodell medför risker för en fortsatt utökning av järnvägstrafiken.



Kvalitetsavgifter

I nuvarande järnvägslag 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). Med dagens ordning får kvalitetsavgifter dras av mot rätt till ersättning för skada enligt regelverket om regress i järnvägstrafiklagen. SJ anser att denna möjlighet till avdrag inte borde föreligga med hänsyn till de syften och drivkrafter som ligger bakom systemet med kvalitetsavgifter.

Tjänster

I järnvägsmarknadslagen föreslås en ny definition av "järnvägsinfrastruktur", som bl.a. innebär att spår inom anläggningar för tjänster är undantagna från definitionen. 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. SJ bedömer att det är ändamålsenligt att göra detta undantag för att förenkla systematiken och minska den administrativa bördan för såväl järnvägsföretag som tjänsteleverantörer. Undantaget i definitionen av järnvägsinfrastruktur gäller inte stationer för passagerare. SJ gör bedömningen att det är rimligt att fortsatt behandla infrastrukturen inom en station för passagerare som järnvägsinfrastruktur.

2.2 Järnvägstekniklag

Järnvägstekniklagen ska vara nära Driftkompatibilitetsdirektivet (2016/797), men det finns ett antal mindre och större ändringar som föreslås i promemorian i förhållande till direktivet. Det är inte heller helt tydligt hur man följer godkännandeprocessen som beskrivs i exempelvis Practical Arrangements for Vehicle Authorisation (PA VA, 2018/545).

Eftersom den nya godkännandeprocessen och ansökan om tillstånd kommer ske via One Stop Shop (OSS) hos ERA är det viktigt för SJ att processen är väldigt tydlig och överskådlig och i linje med EU-kraven. Om man har planerat att göra några "nationella" varianter i förhållande till EU-kraven måste detta framgå tydligt.

Ett särskilt problem är redan godkända fordon som behöver ändra sitt användningsområde eller byggas om. Järnvägsfordon har en lång livslängd och har i sina ursprungliga godkännanden begränsningar avseende var de är godkända för användning. De nya direktiven saknar svar på hur dessa fordon kan ändra område för användning. Det är vidare oklart hur processen ser ut när dessa fordon ska byggas om. Detta är frågor som måste lösas och då egentligen på EU-nivå.

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 används som i direktiv 2016/797.
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 får 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 i järnvägstekniklagen än i direktivet. Det finns en risk för att termen får 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 unionens järnvägsnät,	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 får 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, och som registrerats som sådan i ett fordonsregister enligt art 47,

<p>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,</p>	<p>Begreppsmässig avvikelse från drifts-kompatibilitets-direktivet</p>	<p>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.</p> <p>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,</p>
<p>1 kap. 10§ nationella regler: föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande,</p>	<p>Begreppsmässig avvikelse från drifts-kompatibilitets-direktivet</p>	<p>"Nationella regler" har en annan definition i järnvägstekniklagen än i direktiv 2016/797. Risken är att begreppet får en annan innebörd än den avsedda.</p> <p>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,</p>
<p>2 kap. 1§ "Regeringen meddelar föreskrifter om vilka dessa delsystem är"</p>	<p>Möjlig överreglering</p>	<p>Det finns en risk för överreglering eftersom järnvägstekniklagen inte hänvisar direkt till bilaga II i Direktiv 2016/797 angående delsystemen.</p>
<p>2 kap. 2§ "Varje delsystem ska dessutom överensstämma med föreskrivna TSD:er och nationella regler."</p>	<p>Möjlig överreglering</p>	<p>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.</p>
<p>2 kap. 10§ "Tillsynsmyndigheten får besluta att delsystem inte behöver överensstämma med en TSD i de fall regeringen föreskriver"</p>	<p>Oklar processtyrning</p>	<p>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.</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	"den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt" Det är oklart hur "påverkas negativt" ska definieras.
4 kap. 5§ sista stycket "Sökanden bedömer om nytt godkännande krävs enligt första stycket 1-3"	Oklar processtyrning	Det är oklart hur den bedömningen ska genomföras. 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 ser ut.
4 kap. 7§ "lämnas ansökan om uppdaterat godkännande in till tillsynsmyndigheten"	Oklar processtyrning	Det är oklart om ett utvidgat område för användning är ett ärende för godkännande i OSS, oavsett om det rör nationell eller gränsöverskridande trafik.

2.3 Järnvägssäkerhetslag

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 järnvägs säkerheten. 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 på flera andra parter inom järnvägsområdet än dem som är strikt bundna av ett tillstånd för verksamheten.

Detta ”nya” synsätt kommer till uttryck i bland annat i Säkerhetsdirektivet (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 utvecklade 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 SJ. Tvärtom så anger direktivet i artikel 4 följande: *”Utan att det påverkar järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares ansvar enligt punkt 3 ska de enheter...”* Direktivet anger tydligt, enligt SJs 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 av ett EU-direktiv sker, vilket är i direkt strid mot 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 begränsning 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. SJ erinrar återigen om syftet med fjärde järnvägspaketet och anser med bestämdhet att förslaget absolut måste ändras på denna punkt – så att den nödvändiga Europa-harmoniseringen 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 svensk 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 behöva dubbelkontrolleras av ett järnvägsföretag. Andra meningen i 2 kap 15 § bör därför slopas helt.

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 direktivtrogen 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. SJ bedömer att tjänsteleverantör syftar på rollen i SERA-direktivet 2012/34/EU. Definitionen i SERA-direktivet, 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.	Direktiv (EU) 2016/798 art 4.1 d är tydligare i vad infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen har för ansvar, än utformningen av bestämmelserna i 2 kap. 2 §. Tydligheten i direktivet anges med "respektive del" av järnvägssystemet.

	<p>Skäl 8 i direktivet är inte beaktat</p>	<p>Art 14.2 anger att underhållsansvarig enhet ska säkerställa att fordonen de ansvarar för är i ett säkert skick.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 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 genomförs, 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 tredjepartscertifiering, 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>
<p>2 kap</p>	<p>Hela art 4.4 art 4.4 a–b är inte fullständigt omhändertagna i lagstiftningen.</p>	<p>SJ gör bedömningen att hela artikel 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>

	Skäl 8 i direktiv (EU) 2016/798 är inte beaktat.	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. Se även inledande text till detta avsnitt.
2 kap 7 § andra meningen	Komplettera bestämmelserna så att de förtydligas	SJ bedömer att bestämmelserna bör tydliggöras trots att texten är direktivtrogen. Bestämmelserna bör kompletteras efter "gemensamma säkerhetsmetoderna" med texten "för riskvärdering och riskhantering". Se 2 kap 8 § där det tydligt framgår att det är de "gemensamma säkerhetsmetoderna för övervakning" – 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 mot "entreprenörer" och det bör införas krav om riskkontrollåtgärder i avtalsvillkoren.
2 kap 8 § andra meningen	Art 4.4 ej fullständigt omhändertaget	Bestämmelserna är för otydliga och inte fullständigt införlivade enligt direktivet.
2 kap 8 § tredje meningen	Art 4.3 c ej omhändertaget på rätt sätt i lagstiftningen	Här bör lagstiftningen vara med direktivtrogen. 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 för snävt	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.

<p>2 kap § 9 andra meningen</p>	<p>Artikel 4.5 b är inte införlivad på rätt sätt</p>	<p>Enligt artikel 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.</p>
<p>2 kap 11 § sid 90 sid 262 sid 836</p>	<p>Med ett mer troget införande av direktivets artiklar finns misstanke om dubbelreglering</p>	<p>SJ bedömer att detta är en nationell regel samt dubbelreglerande och därför bör slopas.</p> <p>Dubbelreglerad med</p> <p>(i) ansvaret för infrastrukturförvaltarens 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</p> <p>(ii) ansvaret för underhållsansvarig enhet för underhåll av delsystemen som utgör fordon enligt art 14.2</p> <p>(iii) ansvaret för järnvägsföretagen genom ansvaret för styrning och kontroll av sina tillgångar, enligt kraven i avsnitt 5.2 i bilaga I till förordning (EU) 2018/762.</p> <p>Dessa tre ansvarsområden bedöms omhändertara kraven i 11 §.</p>
<p>2 kap 12 § första stycket Sid 90 Sid 262 Sid 837</p>	<p>Misstanke om dubbelreglering, vad avser ledningspersonal</p>	<p>SJ misstänker att första stycket är en dubbelreglering med kraven i artikel 21 i Kapitel III i direktiv 2012/34/EU, som troligen införs i kommande Järnvägsmarknadsförordning. 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 Sid 91 Sid 262 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</p>

		<p>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>
2 kap 15 § andra meningen	Överreglering	<p>Kravet innebär en onödig byråkrati och hjälper inte järnvägsföretaget eller underhållsansvarig enhet. Kravet bör slopas. 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>De enda gränssnitt som krävs mellan järnvägsföretag och underhållsansvarig enhet bör vara kommunikationen från järnvägsföretaget om hur fordonet används och anmälan om uppkomna fel, samt kommunikationen från underhållsansvarig enhet om när fordonet behöver tas ur drift för planerligt 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.

<p>2 kap 16 § sid 96</p>	<p>Art 14.2 a–d inte fullständigt omhändertagna i lagstiftningen</p>	<p>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.</p>
<p>3 kap 5 § Sid 94</p>	<p>Misstanke om dubbelreglering</p>	<p>SJ misstänker 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.</p>
<p>3 kap (§ 10) sid 95</p>	<p>Art 17.3 är inte omhändertagen i lagstiftningen</p>	<p>SJ bedömer att 17.3 är viktig för tillsynsmyndighetens verksamhet om tillsyn. SJ 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 trafikeringssystem ex. H, M, E. vilket ställer olika kunskapskrav på föraren beroende på vilket system som trafikeras. 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 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>
<p>4 kap generellt</p>	<p>Saknas bemyndigande att utföra tillsyn</p>	<p>Tillsynsmyndigheten behöver mandat att utöva tillsyn mot underhållsansvarig enhet.</p> <p>SJ 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</p>

		<p>17. 1 a-c. Art 14 berör en helt annan roll i järnvägs-systemet. Art 17.1 c ger myndigheten mandat att kontrollera enhetens uppfyllnad av gemensamma säkerhetsmetoder enligt direktivet artikel 6 (CSM RA och CSM MON). Detta bemyndigande är utelämnat i 4 kap.</p> <p>SJ bedömer att tillsynsmyndigheten behöver utöva tillsyn mot samtliga fyra funktioner som utgör underhållsansvarig enhet. Det framgår inte av förordning (EU) 2019/779 att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn av tillämpningen av den, för järnvägsföretag som uppfyller förordningen art 3.2 b. (ej certifieringskrav). Detta innebär samtidigt att underhållsansvarig 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	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 till förslaget (sid 621) kan man få intrycket att bland annat förekomsten av nationellt säkerhetstillstånd har missats i sammanhanget. SJ anser att slutdatum bör vara 15 juni 2025.</p>
Skälen till förslagen, 9.1.2 – sid 252	Resonemanget bör följa de tänkta rollerna och ansvaret i unionens järnvägssystem	<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 innebar 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. Detta 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>SJ får intrycket att den svenska 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 sig 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>SJ 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 SJ uppfattar, är hela syftet med fjärde järnvägspaketet, dvs att underlätta för järnvägsföretaget att utföra järnvägstransporter 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 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</p>
--	---

		<p>anlitar en underhållsanvarig 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>För SJs del är det inget problem med gränssnittet för de fordon som SJ äger/är fordonsinnehavare för och använder för egentrafik. Däremot kan det bli problem vid upphandlad trafik när en regional kollektivtrafik-huvudman eller t.ex. det gemensamma fordonsbolaget Transitio AB är ägare/fordonsinnehavare. Transitio upphandlar i dag det tunga underhållet men uppdrar åt operatören för driften att vara underhållsanvarig 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 underhållsanvarig 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 underhållsanvarig enhet för.</p>
Skälen till förslagen, 9.1.4 – sid 258	Artikel 4.4 b är inte omhändertagen i lagtext	<p>Artikel 4.4 b omnämns endast i skälen för förslaget. SJ 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, 9.1.6 – sid 266	Krav på utbildning finns i fler TSD	<p>Utbildningskrav finns i mångt fler TSD än angiven TSD Drift och Trafikledning, t.ex. i TSD Tunnel-säkerhet.</p>
Skälen till förslagen, 11.2.6 Väsentlig	Väsentlig förändring/ändring i	<p>Väsentlig ändring av gemensamt säkerhetsintyg enligt art 10.2, hanteras av förordning (EU) 2018/763.</p>

<p>förändring/ändring i direktiv (EU) 2016/798 och förordning (EU) nr 402/2013</p> <p>Sid 329</p>	<p>direktiv (EU) 2016/798 och förordning (EU) 402/2013, har samma betydelse för infrastrukturförvaltare</p>	<p>Väsentlig ändring syftar till ändring av; typ av verksamhet, verksamhetens omfattning eller område för verksamheten. Syftet är 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>SJ anser att väsentliga förändringar enligt artikel 12.2 direktiv (EU) 2016/798 är samma som väsentliga ändringar i förordningen (EU) 402/2013 – för infrastrukturförvaltare.</p>
---	---	---

2.4 Lag om nationella järnvägssystem

Som tidigare nämnts har SJ förståelse för behovet att dela upp den nuvarande järnvägslagen i flera lagar, i syfte att underlätta navigeringen mellan olika bestämmelser och samspelet med EU:s rättsakter på järnvägsområdet. Samtidigt föreligger en risk att gränsdragningen mellan lagarna inte blir helt korrekt eller otydlig samt att vissa bestämmelser upprepas (mer eller mindre ordagrant) i flera lagar.

Exempel på den här typen av problem kan hittas vid jämförelse mellan särskilt den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem och övriga föreslagna lagar. Ett exempel är ordningsbestämmelserna, som nu återfinns i två olika lagar, varvid lydelsen av en paragraf (1 §) dessutom råkat bli något olika.

Särskilda synpunkter

Lagrum: Sida i PM:	Synpunkt	Kommentar
1 kap 4 § sid 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 sid 113	Gemensamt säkerhetsintyg	Bestämmelserna i första stycket 1 är svåra att förstå. SJ har svårt att tro att 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. Så vitt SJ bedömer 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 infrastrukturtillstånd som är förbundet med unionens järnvägsnät, art 2.3 c, ex. Nora Bergslags veteranjärnväg. Även sådana fall bör täckas in av lagstiftningen.
4 kap	Gemensamt säkerhetsintyg giltighet på nationellt infrastrukturtillstånd	Det bör framgå att ett gemensamt säkerhetsintyg kan tillämpas på infrastruktur som omfattas av nationellt infrastrukturtillstånd. Så vitt SJ förstår kommer nationellt infrastrukturtillstånd att kunna tillämpas för spår vid vissa typer av depåer art 2.3 a, som SJ trafikerar.



2.5 Andra författningar - kollektivtrafiklagen

Fjärde järnvägspaketet medför förändringar i EU:s kollektivtrafikförordning som bl.a. syftar till att ställa ökade krav på konkurrensumsatt upphandling av samhällsköpt järnvägstrafik. Liksom marknadsöppningen för nationell (kommersiell) persontrafik på järnväg är detta redan genomfört i Sverige. Redan 2017 genomfördes dessutom en partiell anpassning av kollektivtrafiklagen till kollektivtrafikförordningen i och med införandet av möjligheten till direkttilldelning av avtal (upp till 7,5 miljoner Euro för regionala kollektivtrafikmyndigheter och obegränsat för Trafikverket).

Kraven som måste uppfyllas för att få göra direkttilldelning kommer att bli hårdare i december 2023. Det medför att nya överväganden och förslag till förändringar i kollektivtrafiklagen kommer att behöva göras. I avvaktan på dessa väljer SJ att för närvarande inte lämna några ytterligare synpunkter på promemorians avsnitt om kollektivtrafiklagen.



Crister Fritzson
VD SJ AB

