



**Regeringskansliet**

Infrastrukturdepartementet

2019-07-22

# Promemoria Fjärde järnvägspaketet



# Innehåll

<b>Promemoria.....</b>	<b>1</b>
<b>Fjärde järnvägspaketet.....</b>	<b>1</b>
<b>1 Promemorians huvudsakliga innehåll.....</b>	<b>19</b>
<b>2 Författningsförslag.....</b>	<b>25</b>
2.1 Förslag till järnvägsmarknadslag .....	25
2.2 Förslag till järnvägstekniklag.....	59
2.3 Förslag till järnvägssäkerhetslag.....	85
2.4 Förslag till lag om nationella järnvägssystem.....	105
2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. ....	124
2.6 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov.....	128
2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg .....	130
2.8 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	131
2.9 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	134
2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik .....	136

2.11	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) .....	137
2.12	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik .....	138
2.13	Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare.....	143
2.14	Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181) .....	146
2.15	Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519) .....	146
<b>3</b>	<b>Ärendet och dess beredning .....</b>	<b>147</b>
<b>4</b>	<b>Järnvägsmarknaden och järnvägslagstiftningen .....</b>	<b>149</b>
	Den svenska järnvägsmarknaden .....	149
4.1	En europeisk inre järnvägsmarknad .....	150
4.2	Fjärde järnvägspaketet.....	151
4.2.1	Allmänt .....	151
4.3	Den tekniska pelaren.....	152
4.3.1	ERA-förordningen, förordning (EU) 2016/796 .....	153
4.3.2	Driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/797 .....	157
4.3.3	Säkerhetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/798 .....	161
4.3.4	Sammanfattning av nyheter i tekniska pelaren....	164
4.4	Den politiska pelaren.....	169
4.4.1	Direktiv 2012/34/EU.....	170
4.4.2	Ändringsdirektivet, direktiv (EU) 2016/2370 ....	172
<b>5</b>	<b>En bearbetad järnvägslagstiftning .....</b>	<b>177</b>
5.1	Järnvägslagen delas upp i fyra nya lagar .....	177
5.1.1	Ny järnvägsmarknadslag.....	181
5.1.2	Ny järnvägstekniklag .....	181
5.1.3	Ny järnvägssäkerhetslag .....	183

5.1.4	Ny lag om nationella järnvägssystem .....	184
<b>6</b>	<b>Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen .....</b>	<b>185</b>
6.1	Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen .....	185
6.2	Undantag från järnvägsmarknadslagen.....	187
6.2.1	Struktur på undantag i järnvägsmarknadslagen ...	187
6.2.2	Verksamheter som undantas från järnvägsmarknadslagen.....	188
6.2.3	Regellättnader för vissa järnvägsföretag.....	191
6.2.4	Tillträdesrätt till privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår .....	193
6.2.5	Förvaltare av spår inom en anläggning för tjänster.....	195
6.2.6	Lokala lågtrafikerade linjer.....	197
6.2.7	Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse .....	199
6.2.8	Övriga undantag i ändringsdirektivet.....	201
6.2.9	Tillsynsmyndigheten .....	202
6.3	Bemyndiganden.....	203
<b>7</b>	<b>Tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.....</b>	<b>205</b>
7.1	Den nya järnvägstekniklagen.....	205
7.1.1	Nya lagens tillämpningsområde.....	205
7.1.2	Undantag från järnvägstekniklagens tillämpningsområde .....	210
7.2	Den nya järnvägssäkerhetslagen.....	214
7.2.1	Nya lagens tillämpningsområde.....	214
7.3	Den nya lagen om nationella järnvägssystem.....	218
7.3.1	Nya lagens tillämpningsområde.....	218
<b>8</b>	<b>Ord och uttryck .....</b>	<b>221</b>
8.1	Järnvägsmarknadslagen.....	221
8.1.1	Ord och uttryck från järnvägslagen .....	221

8.1.2	Järnvägsinfrastruktur, järnvägsnät, järnvägsföretag, tågläge och tågplan .....	223
8.1.3	Infrastrukturförvaltarens uppgifter .....	231
8.1.4	Definitioner från ändringsdirektivet som inte införs .....	232
8.2	Järnvägstekniklagen .....	233
8.2.1	Ord och uttryck från järnvägslagen .....	233
8.2.2	Nya ord och uttryck i järnvägstekniklagen .....	234
8.3	Järnvägssäkerhetslagen .....	237
8.3.1	Ord och uttryck från järnvägslagen .....	237
8.3.2	Nya ord och uttryck i järnvägssäkerhetslagen ....	238
8.3.3	Definitioner i direktiv (EU) 2016/798 som inte införs .....	242
8.4	Lagen om nationella järnvägssystem .....	244
8.4.1	Ord och uttryck från järnvägslagen .....	244
8.4.2	Nya ord och uttryck i lagen om nationella järnvägssystem .....	245
<b>9</b>	<b>Grundläggande säkerhetskrav .....</b>	<b>249</b>
9.1	Järnvägssäkerhetslagen .....	249
9.1.1	Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer .....	249
9.1.2	Ansvar för säkerheten i järnvägssystemet .....	252
9.1.3	Säkerhetsstyrningssystem .....	253
9.1.4	Riskkontrollåtgärder .....	258
9.1.5	Materiel och personal .....	262
9.1.6	Tillgång till utbildning .....	264
9.1.7	Personalens rätt till kopia .....	267
9.1.8	Underhållsansvarig enhet med underhållssystem .....	268
9.1.9	Certifiering av underhållsansvarig enhet .....	271
9.1.10	Nationella regler .....	272
9.1.11	Rapportering av olyckor .....	276
9.1.12	Årlig säkerhetsrapport .....	277
9.1.13	Den nationella säkerhetsmyndighetens årsrapport med säkerhetsplan .....	278

9.2	Lagen om nationella järnvägssystem.....	279
9.2.1	Ansvar för säkerheten i järnvägssystemet.....	279
9.2.2	Säkerhetsstyrningssystem .....	280
9.2.3	Risikkontrollåtgärder .....	284
9.2.4	Materiel och personal .....	284
9.2.5	Rapportering av olyckor .....	286
9.2.6	Årlig säkerhetsrapport .....	287
<b>10</b>	<b>Undersökning av olyckor och tillbud .....</b>	<b>289</b>
10.1	Bakgrund .....	289
10.2	Behov av förändringar på grund av direktiv (EU) 2016/798 .....	291
<b>11</b>	<b>Tillstånd .....</b>	<b>301</b>
11.1	Licens för järnvägsföretag .....	301
11.1.1	Vilka järnvägsföretag som omfattas av krav på licens.....	301
11.1.2	Licens för att enbart tillhandahålla dragkraft och anpassning av licenskraven.....	306
11.1.3	Bemyndiganden .....	307
11.2	Tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen .....	308
11.2.1	Tillstånd för järnvägsföretag.....	308
11.2.2	Gemensamt säkerhetsintyg.....	310
11.2.3	Praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg .....	319
11.2.4	Tillstånd för infrastrukturförvaltare.....	322
11.2.5	Säkerhetstillstånd.....	323
11.2.6	Väsentlig förändring/ändring i direktiv (EU) 2016/798 respektive förordning (EU) nr 402/2013.....	328
11.3	Tillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem.....	329
11.3.1	Järnvägsföretag och nationellt trafiksäkerhetstillstånd.....	329
11.3.2	Infrastrukturförvaltare och nationellt infrastrukturstillstånd .....	334

<b>12</b>	<b>Delsystem och komponenter .....</b>	<b>337</b>
12.1	Krav på delsystem och komponenter.....	337
12.1.1	Järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen.....	337
12.1.2	Väsentliga krav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) .....	340
12.1.3	Nationella regler.....	343
12.1.4	Undantag från tillämpning av TSD:er .....	346
12.2	EG-kontroll och EG-försäkran .....	349
12.2.1	EG-kontroll av delsystem.....	349
12.2.2	EG-försäkran om komponenter.....	352
12.3	Organ för bedömning av överensstämmelse .....	355
12.3.1	Anmälda och utsedda organ .....	355
12.3.2	Tillsynsmyndighetens uppgift som anmälande myndighet för utsedda organ .....	360
12.3.3	Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter enligt järnvägstekniklagen .....	363
<b>13</b>	<b>Godkännande m.m. enligt järnvägstekniklagen.....</b>	<b>367</b>
13.1	Godkännande av fasta installationer.....	367
13.1.1	Grundläggande krav för godkännande.....	367
13.1.2	ERA:s förhandsgodkännande av ERTMS-utrustning .....	372
13.1.3	Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av en fast installation .....	375
13.1.4	Tillfälliga godkännanden.....	377
13.2	Godkännande av fordon.....	379
13.2.1	Bakgrund.....	379
13.2.2	Grundläggande krav för att fordon ska få släppas ut på marknaden och prövningsinstanser .....	381
13.2.3	Avtal om gränsöverskridande godkännanden .....	384
13.2.4	Tekniska krav för godkännande att släppa ut fordon på marknaden.....	385
13.2.5	Tillfälliga godkännanden av fordon .....	387



13.2.6	Krav på nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation.....	390
13.2.7	Uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordons område för användning .....	394
13.2.8	Typgodkännande av fordon .....	397
13.2.9	Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp.....	399
13.2.10	Krav på förnyat typgodkännande .....	401
13.2.11	Beslutet om fordonsgodkännande och möjligheter att förena godkännanden med villkor .....	403
13.2.12	Handläggning av ärenden om godkännanden och samarbete mellan ERA och tillsynsmyndigheten .....	404
13.2.13	EU-förordningen om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden.....	406
13.3	Krav innan fordon används första gången.....	409
13.3.1	Registrering i fordonsregister och tilldelning av europeiskt fordonsnummer.....	409
13.3.2	Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag....	411
<b>14</b>	<b>Godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem.....</b>	<b>413</b>
14.1	Godkännande av järnvägsinfrastruktur .....	413
14.1.1	Tillsynsmyndighetens godkännande .....	413
14.1.2	Krav för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur.....	416
14.1.3	Tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur.....	417
14.1.4	Villkor vid godkännande av järnvägsinfrastruktur .....	418
14.2	Godkännande av fordon.....	419
14.2.1	Tillsynsmyndighetens godkännande av fordon...	419
14.2.2	Krav för att beviljas godkännande av fordon.....	423
14.2.3	Tillfälligt godkännande av fordon .....	424
14.2.4	Villkor vid godkännande av fordon.....	425
14.3	Oberoende granskare.....	425

14.3.1	Anlitande av oberoende granskare .....	425
14.3.2	Tystnadsplikt.....	427
14.4	Innan fordon används första gången.....	428
<b>15</b>	<b>Redovisning av järnvägsverksamhet och krav på infrastrukturförvaltares oberoende m.m. ....</b>	<b>431</b>
15.1	Särskilda redovisningskrav .....	431
15.1.1	Redovisning enligt EU:s kollektivtrafikförordning.....	433
15.1.2	Undantag från krav på särredovisning .....	434
15.1.3	Bemyndiganden.....	436
15.2	Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.....	436
15.2.1	Bakgrund.....	436
15.2.2	Två kapitel i lagen med krav på skyddsåtgärder ..	439
15.3	Grundläggande krav för infrastrukturförvaltares oberoende.....	440
15.3.1	Allmänt i fråga om infrastrukturförvaltares oberoende .....	440
15.3.2	Infrastrukturförvaltares ansvarsområden .....	441
15.3.3	Krav om organisation och oberoende.....	443
15.3.4	Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende .....	447
15.3.5	Undantag från delar av bestämmelserna om infrastrukturförvaltares oberoende .....	451
15.3.6	Opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll .....	454
15.3.7	När någon annan sköter infrastrukturförvaltares uppgifter .....	458
15.3.8	Samarbetsavtal .....	462
15.3.9	Finansiella krav.....	463
15.3.10	Bemyndiganden.....	465
15.4	Särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag.....	466
15.4.1	Vilka omfattas av de särskilda kraven .....	466
15.4.2	Vad som avses med vertikalt integrerat företag ..	468

15.4.3	Oberoende i vertikalt integrerade företag.....	472
15.4.4	Styrelseledamöter och andra befattningshavare ..	473
15.4.5	Gemensamma informationssystem .....	474
15.4.6	Undantag.....	475
15.4.7	En annan enhet sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter .....	476
15.4.8	Finansiella krav om utdelning.....	477
15.4.9	Finansiella krav om lån och skulder .....	478
15.4.10	Finansiella krav avseende tjänster.....	480
15.4.11	Krav om finansiell insyn.....	481
15.4.12	Bemyndiganden .....	483
<b>16</b>	<b>Rätt att trafikera, tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter .....</b>	<b>485</b>
16.1	Persontrafiken öppnas för konkurrens i Europa .....	485
16.1.1	Bakgrund.....	485
16.1.2	Rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät.....	488
16.1.3	Gemensamma informations- och biljettsystem...	490
16.2	Tilldelning av infrastrukturkapacitet .....	492
16.2.1	Järnvägslagens bestämmelser om tillhandahållande av infrastrukturkapacitet.....	492
16.2.2	Minimipaketet för tillträdestjänster .....	495
16.2.3	Undantag från att upprätta en verksamhetsplan .....	497
16.2.4	Ansökan om infrastrukturkapacitet för banarbeten.....	499
16.2.5	Tidsfrist för yttrande över förslag till tågplan .....	501
16.2.6	Överbelastningsförklaring för kommande tågplanepperiod.....	502
16.2.7	Förbud att överlåta tågläge till ett annat företag .....	503
16.2.8	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	504
16.2.9	Information och infrastrukturförvaltares samarbete vid störningar i trafiken.....	505
16.2.10	Järnvägsföretags beredskapsplaner .....	506

16.3	Underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten .....	508
16.4	Infrastrukturförvaltares avgifter.....	510
16.4.1	Bakgrund.....	510
16.4.2	Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter förs över .....	514
16.4.3	Direkta kostnader för minimipaketet av tillträdestjänster och ändring av avgifter för miljöpåverkan .....	515
16.4.4	Differentiering för ETCS .....	517
16.4.5	Extra avgifter .....	518
16.4.6	Bokningsavgifter .....	519
<b>17</b>	<b>Tjänster .....</b>	<b>521</b>
17.1	Ett samlat kapitel för tjänster .....	521
17.1.1	Regellättnad för vissa tjänsteleverantörer.....	522
17.2	Samarbete avseende genomfartstrafik.....	523
17.3	Tillämpning av genomförandeakt om tillträde till tjänster.....	524
<b>18</b>	<b>Tillsyn .....</b>	<b>526</b>
18.1	Tillsynsmyndigheten.....	526
18.2	Tillsynsmyndighet enligt EU-rätten .....	527
18.3	Andra roller som tillsynsmyndigheten har .....	529
18.3.1	Nationell säkerhetsmyndighet .....	529
18.3.2	Tillståndsmyndighet .....	533
18.3.3	Regleringsorgan.....	533
18.4	Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar, handlingar och tillträde .....	534
18.5	Förelägganden.....	536
18.6	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägsmarknadslagen.....	539
18.7	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägstekniklagen...	541

18.7.1	Tillsyn över markbaserade delsystem och driftskompatibilitetskomponenter .....	541
18.7.2	Tillsyn över fordon.....	544
18.8	Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen.....	548
18.9	Återkallelse och begränsning av tillstånd .....	551
18.10	Återkallelse av godkännande.....	556
18.10.1	Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden enligt järnvägstekniklagen .....	556
18.10.2	Lagen om nationella järnvägssystem .....	559
18.11	Marknadskontroll .....	560
18.12	Register.....	563
18.12.1	Fordonsregister .....	563
18.12.2	Rapporteringsskyldighet till fordonsregistret enligt lagen om nationella järnvägssystem .....	565
18.12.3	Infrastrukturregister.....	566
18.13	Prövning av tvister enligt järnvägsmarknadslagen .....	568
18.14	Samarbetsavtal enligt järnvägsmarknadslagen .....	572
18.15	Bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter .....	573
18.16	Tillsynsmyndighetens samarbetsavtal med ERA.....	574
<b>19</b>	<b>Ordning, sanktionsavgifter och straff .....</b>	<b>577</b>
19.1	Ordningsbestämmelser.....	577
19.2	Sanktionsavgifter.....	578
19.2.1	Byte av sanktion – från böter eller fängelse till sanktionsavgift.....	578
19.2.2	Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift....	581
19.2.3	Befrielse från sanktionsavgift.....	585
19.2.4	Beslut om sanktionsavgift.....	587
19.2.5	Överklagandebestämmelser m.m. ....	588
19.2.6	Sanktionsavgifter enligt järnvägstekniklagen.....	589

19.2.7	Sanktionsavgifter enligt järnvägssäkerhetslagen.....	591
19.2.8	Sanktionsavgifter enligt lagen om nationella järnvägssystem.....	595
19.3	Straffbestämmelser .....	599
<b>20</b>	<b>Omprövning och överklagande.....</b>	<b>603</b>
20.1	Omprövning enligt järnvägstekniklagen.....	603
20.2	Omprövning enligt järnvägssäkerhetslagen.....	605
20.3	Överklagande.....	608
20.3.1	Överklagande av tillsynsmyndighetens beslut ....	608
20.3.2	Överklagande av ackrediterade certifieringsorgans beslut.....	609
20.4	När tillsynsmyndighetens beslut ska börja att gälla.....	611
<b>21</b>	<b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>613</b>
21.1	Allmänt.....	613
21.2	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen.....	614
21.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen .....	616
21.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägssäkerhetslagen .....	619
21.5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen om nationella järnvägssystem .....	622
<b>22</b>	<b>Ändringar i kollektivtrafiklagen till följd av ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning .....</b>	<b>625</b>
22.1	EU:s kollektivtrafikförordning .....	625
22.2	Ändringsförordningen .....	625
22.3	Gränsöverskridande trafik .....	627

22.4	Policydokument för kollektivtrafik och specifikation för allmän trafikplikt.....	628
22.4.1	Regionala kollektivtrafikmyndigheter.....	628
22.4.2	Andra behöriga myndigheter.....	632
22.5	Innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser.....	634
22.6	Tilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg....	636
22.6.1	Allmänt.....	636
22.6.2	Definition av kollektivtrafik på järnväg.....	637
22.6.3	Uppräkning av de olika möjligheter att tilldela avtal som finns i EU:s kollektivtrafikförordning.....	638
22.6.4	Direkttilldelning motiverad av exceptionella omständigheter och tilldelning efter ett förhandsmeddelande.....	639
22.6.5	Direkttilldelning motiverad av strukturella och geografiska särdrag och direkttilldelning av avtal om trafik på fristående banor.....	643
22.6.6	Övriga ändringar av tilldelningsbestämmelserna.....	646
22.7	Rullande materiel på järnväg.....	649
22.8	Offentliggörande.....	651
22.9	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	652
22.9.1	EU:s kollektivtrafikförordning.....	652
22.9.2	Kollektivtrafiklagen.....	653
<b>23</b>	<b>Följdändringar i andra lagar.....</b>	<b>655</b>
<b>24</b>	<b>Konsekvenser.....</b>	<b>657</b>
24.1	Syftet med regleringen.....	657
24.1.1	Den föreslagna lagregleringens struktur.....	658
24.1.2	Direktivnära utformning av förslagets bestämmelser.....	658
24.1.3	Aktörer som påverkas av förslagen i promemorian.....	659

24.2	Förslagen med anledning av ändringarna i driftskompatibilitetsdirektivet.....	666
24.2.1	Nya järnvägstekniklagen.....	666
24.2.2	Ett utvidgat geografiskt tillämpningsområde för den EU-harmoniserade tekniska regleringen.....	667
24.2.3	Införande av utsedda organ för kontroll av överensstämmelse med nationella regler .....	668
24.2.4	Nya godkännandeprocesser med ny roll för ERA.....	672
24.3	Förslagen med anledning av ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet .....	678
24.3.1	Nya järnvägssäkerhetslagen.....	678
24.3.2	Skärpta krav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i relation till anlitate leverantörer.....	678
24.3.3	ERA:s utökade roll vid utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg.....	680
24.4	Förslagen med anledning av ändringarna i SERA-direktivet .....	682
24.4.1	Nya järnvägsmarknadslagen .....	682
24.4.2	Infrastrukturförvaltares organisation och skyddsåtgärder i vertikalt integrerade företag.....	683
24.5	Förslagen med anledning av ny lag om nationella järnvägssystem.....	687
24.6	Förslagen med anledning av ändringar i kollektivtrafiklagen.....	688
24.7	Kostnader för offentlig sektor och marknadens aktörer ...	689
24.7.1	Kostnader för offentlig sektor .....	689
24.7.2	Kostnader för marknadsaktörerna .....	692
24.8	Konsekvenser för små företag och museiföreningar.....	698
24.9	Övrigt.....	699
<b>25</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>701</b>
25.1	Förslaget till järnvägsmarknadslag .....	701



25.2	Förslaget till järnvägstekniklag .....	782
25.3	Förslaget till järnvägssäkerhetslag.....	826
25.4	Förslaget till lag om nationella järnvägssystem.....	864
25.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. ....	897
25.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov .....	897
25.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg .....	897
25.8	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) ...	898
25.9	Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.....	898
25.10	Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik .....	898
25.11	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	899
25.12	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	899
25.13	Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare .....	902
25.14	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181).....	903
25.15	Förslaget till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519).....	903
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU .....	905
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 .....	907

## Innehållsförteckning

Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 .....	909
Bilaga 4	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 .....	911
Bilaga 5	Euparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 ..	913
Bilaga 6	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 .....	915
Bilaga 7	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2338.....	917

# 1 Promemorians huvudsakliga innehåll

## Fjärde järnvägspaketet

Fjärde järnvägspaketet består av sex rättsakter som kan delas upp i två block, den tekniska pelaren och den politiska pelaren. Den tekniska pelaren utgörs av förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå, direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibilitet och direktiv (EU) 2016/798 om järnvägs-säkerhet. Den politiska pelaren består av förordning (EU) 2016/2337 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning, förordning (EU) 2016/2338 om öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen. Stora delar av fjärde järnvägspaketet utgör omarbetningar av tidigare EU-rättsakter vilket innebär att direktiven i dessa delar redan är genomförda i svensk rätt.

## ERA:s nya roll

Europeiska unionens järnvägsbyrå, ERA, får en mer betydelsefull roll genom fjärde järnvägspaketet. ERA kommer att pröva och bevilja fordonsgodkännanden, typgodkännanden och gemensamma säkerhetsintyg som blir gällande i medlemsstaterna. Sökanden kommer dock fortsatt ha möjlighet att vända sig till nationell säkerhetsmyndighet i de fall trafiken endast ska bedrivas i ett land. En sökande som endast avser att bedriva trafik i Sverige kommer därmed fortsatt kunna vända sig till Transportstyrelsen, som fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Ansökan lämnas dock

även i dessa fall in till den gemensamma kontaktpunkten (one-stop-shop) vid ERA. ERA ska också lämna förhandsgodkännande innan en nationell säkerhetsmyndighet får godkänna en fast installation som avser järnvägssignalsystemet ERTMS. För att ERA ska kunna fullgöra sina nya uppgifter kommer det att krävas ett nära samarbete med de nationella säkerhetsmyndigheterna.

## Järnvägslagen delas

Järnvägslagen (2004:519) trädde ikraft den 1 juli 2004. Genom lagen genomfördes i övergripande delar direktiven i första järnvägspaketet i svensk rätt. I övrigt genomfördes direktiven på förordnings- och myndighetsföreskriftsnivå. I järnvägslagen återfinns regler om järnvägsmarknaden, säkerhet och driftskompatibilitet samt regler för de verksamhetsutövare som inte omfattas av EU:s regelverk, för vilka Sverige således har kvar bestämmanderätten. Sedan lagen antogs har den EU-initierade regelutvecklingen på järnvägsområdet varit omfattande. Bland annat mot bakgrund av att tillämpningsområdena för de olika direktiven inte är helt likalydande, vilket lett 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 denna promemoria föreslås därför 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.

## Järnvägsmarknadslagen

Det föreslås en ny järnvägsmarknadslag som omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att genomföra Europaparlaments och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), inklusive ändringsdirektivet. Det betyder att de delar av järnvägslagen som i dag genomför detta direktiv, dvs. bestämmelser om järnvägsföretags

tillstånd (licens), redovisning, tillträde till järnvägsnätet, kapacitetstilldelning, tillgång till järnvägstjänster samt avgifter för utnyttjande av infrastruktur och tjänster (del av 3 kap. samt 4–7 kap. järnvägs-lagen) flyttas över till nya järnvägsmarknadslagen, med de tillägg och justeringar som krävs för att genomföra fjärde järnvägspaketet. Nyheter är bl.a. mer långtgående oberoendekrav för infrastruktur-förvaltare. En nyhet är också krav på att marknaden för nationell persontrafik ska öppnas för konkurrens. Detta har som bekant dock redan gjorts i Sverige.

## Järnvägstekniklagen

Förslaget till ny järnvägstekniklag motsvarar i det väsentliga de delar av järnvägslagen som reglerar tekniska krav på delsystem samt godkännande för ibruktagande av delsystem och fordon. Tillämpningsområdet för EU:s tekniska reglering utvidgas genom fjärde järnvägspaketet till att omfatta unionens järnvägssystem från att tidigare i huvudsak ha avsett det s.k. TEN-nätet (Trans European Network). Nuvarande möjligheterna för tillsynsmyndigheten att besluta om undantag från kraven begränsas därmed. Järnvägssystemet delas i likhet med vad som gäller i dag in i delsystem för vilka det uppställs övergripande krav, de s.k. väsentliga kraven. Det gäller exempelvis krav på säkerhet, driftskompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Härutöver ska delsystem överensstämma med tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och eventuella nationella regler. Kontrollen av att delsystemen överensstämmer med EU-harmoniserade krav ska utföras av en för uppgiften ackrediterad oberoende tredjepartsgranskare, ett anmält organ. En nyhet i järnvägstekniklagen är att delsystem även ska genomgå kontroll i förhållande till nationella regler. Denna kontroll ska utföras av ett av tillsynsmyndigheten utsett organ. Efter genomförd EG-kontroll kan tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) pröva godkännande för ibruktagande av fasta järnvägsinstallationer. När det gäller installationer som innehåller ERTMS-utrustning, kan godkännande dock ske först efter förhandsgodkännande av ERA. Den största nyheten i järnvägstekniklagen gäller fordonsgodkännanden. ERA ska pröva och utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden och typgodkännanden. Om fordonets område för användning begränsar sig till järnvägsnät i

Sverige ska dock sökanden även fortsatt kunna välja att vända sig till tillsynsmyndigheten. I järnvägstekniklagen finns också tillsynsbestämmelser. Dessa flyttas över och kompletteras med särskilda bestämmelser om tillsyn över fasta installationer och fordon. Från järnvägslagen flyttas också över regler om fordonsregister och infrastrukturregister. För det senare görs bedömningen att ansvaret bör flyttas till Trafikverket från Transportstyrelsen. En nyhet i förhållande till direktiv (EU) 2016/797 är också att järnvägsföretag innan fordon används första gången ska utföra vissa kontroller, exempelvis för fordonets s.k. ruttkompatibilitet. Som nyhet i järnvägstekniklagen föreslås avslutningsvis införande av sanktionsavgift för den som använder fasta installationer eller fordon som inte har godkänts i enlighet med bestämmelserna i lagen. Sanktionsavgiften ska ersätta nuvarande straffbestämmelse.

## Järnvägssäkerhetslagen

I stort är förslaget till nya järnvägssäkerhetslagen uppbyggt på samma sätt som järnvägslagen när det gäller regler om säkerhet. I vissa avseenden har dock regleringen utökats. Det gäller bl.a. säkerhetsstyrningssystem som är mer detaljerat reglerade i järnvägssäkerhetslagen. Det förs även in ett uttryckligt krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att genomföra riskkontrollåtgärder samt att säkerställa att de utomstående aktörer som anlitas i verksamheten genomför riskkontrollåtgärder. Där det är lämpligt ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ingå avtal om riskkontrollåtgärder med anlitade aktörer. Den största nyheten när det gäller tillstånd är införandet av ett gemensamt säkerhetsintyg som ska gälla unionens järnvägssystem. Tillståndsformen för infrastrukturförvaltare, så kallat säkerhetstillstånd, förs över till järnvägssäkerhetslagen med justeringar när det gäller vad som krävs för att beviljas ett sådant tillstånd. Tillsynsbestämmelserna i 8 kap. järnvägslagen förs över, men det förtydligas att tillsyn även kan ske med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter. Vid sidan av järnvägslagens straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen som justeras i viss mån, införs det möjligheter för tillsynsmyndigheten att besluta om att ta ut en sanktionsavgift. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägslagen förs över i stort sett

oförändrade. Bestämmelserna om överklagande i 11 kap. järnvägs-lagen förs över med tillägget att tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg om den sökande begär det. Vidare förtydligas det att beslut enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter kan överklagas.

## Lagen om nationella järnvägssystem

I förslaget till lag om nationella järnvägssystem regleras de järnvägssystem som undantas från järnvägstekniklagens och järnvägssäkerhetslagens tillämpning, t.ex. järnvägsnät som är åtskilda från det övriga nätet och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik. Lagen innehåller framför allt regler om godkännande för ibruktagande av materiel samt krav på säkerhet. I stort är lagen uppbyggd på samma sätt som järnvägslagen när det gäller regler om säkerhet. Regleringen kring säkerhetsstyrningssystem är dock mer detaljerad i lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelserna om nationellt trafiksäkerhetstillstånd, som är en nationell tillståndsform för att utföra järnvägstrafik, förs över till lagen om nationella järnvägssystem. Dessutom införs en ny tillståndsform för att förvalta anläggningar och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, nationellt infrastrukturtillstånd. Tillsynsbestämmelserna i järnvägslagen förs över till den nya lagen. Vid sidan av järnvägslagens straffbestämmelser i 10 kap. som i viss mån justeras, införs det möjligheter för tillsynsmyndigheten att besluta om att ta ut en sanktionsavgift. Ordningsbestämmelserna i 9 kap. järnvägs-lagen och bestämmelserna om överklagande i 11 kap. järnvägs-lagen förs över i stort sett oförändrade.

## Ändringar i kollektivtrafiklagen

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, med 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 motiverad 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.



## 2 Författningsförslag

### 2.1 Förslag till järnvägsmarknadslag

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### Innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik. Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Licens
- 3 kap. – Redovisning av järnvägsverksamhet
- 4 kap. – Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende
- 5 kap. – Särskilda krav på oberoende för vertikalt integrerade företag
- 6 kap. – Rätt att utföra och organisera trafik
- 7 kap. – Tilldelning av infrastrukturkapacitet

---

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrning av infrastrukturen.

8 kap. – Infrastrukturförvaltares avgifter

9 kap. – Tjänster

10 kap. – Tillsyn m.m.

11 kap. – Överklagande.

## **Tillämpningsområde**

**3 §** Denna lag ska tillämpas på

1. järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet,
2. infrastrukturförvaltare,
3. tjänsteleverantörer,
4. vertikalt integrerade företag, och
5. tillsynsmyndigheten.

## **Undantag**

**4 §** För järnvägsföretag gäller 2–5 kap. endast om järnvägsföretaget har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft.

**5 §** Denna lag gäller inte för verksamhet vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, eller
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

Trots undantaget i 2, ska 3 kap. tillämpas för sådana järnvägsföretag som avses i 3 kap. 4 §.

**6 §** Den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår omfattas av denna lag endast om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

För den som förvaltar en sådan anslutningslinje eller ett sådant sidospår som avses i första stycket, ska endast 6 kap. tillämpas.

**7 §** För den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster, ska endast 9 kap. tillämpas.

**8 §** Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en lokal lågtrafikerad järnvägslinje, som inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten, ska undantas från bestämmelserna i 4 och 5 kap. Detta gäller under förutsättning att linjen

1. är högst 100 kilometer lång, och
2. huvudsakligen används för godstrafik.

Därutöver gäller

1. att linjen används av ett enda järnvägsföretag, eller
2. att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen endast används av ett järnvägsföretag får tillsynsmyndigheten besluta att den som förvaltar linjen även ska undantas från bestämmelserna i 7 och 8 kap.

**9 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från bestämmelserna i 7 och 8 kap.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

## Tillsynsmyndighet

**10 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om licens samt utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 10 kap. 1 § andra stycket.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgifterna som tillståndsmyndighet enligt artikel 16 och som regleringsorgan enligt artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

## Ord och uttryck

11 § I lagen avses med

*anläggning för tjänster*: mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §,

*drift av järnvägsinfrastruktur*: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (väsentliga uppgifter) samt trafikledning,

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

*järnvägsföretag*: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

*järnvägsinfrastruktur*: spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,

*järnvägsnät*: sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare,

*modernisering av järnvägsinfrastruktur*: större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda,

*tjänsteleverantör*: den som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §,

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

*tågplan*: plan över alla tåglägen under en viss angiven period,

*underhåll av järnvägsinfrastruktur*: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet,

*väsentliga uppgifter*: beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

## **Bemyndiganden**

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. lokala lågtrafikerade järnvägslinjer, och
2. lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

## **2 kap. Licens**

### **Tillståndskrav**

**1 §** För att ett järnvägsföretag ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs en licens enligt 2 § och ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX).

För järnvägsföretag som undantas enligt 1 kap. 4 § finns bestämmelser om tillståndskrav i 3 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen.

### **Licens**

**2 §** Licens ska beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,
2. har sin hemvist eller sitt säte i Sverige,
3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller att enbart tillhandahålla dragkraft, och

4. genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten enligt 1.

Kraven i första stycket får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.

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

### **Omprövning av licenser**

**3 §** En licens ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Licensinnehavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana väsentliga förändringar i verksamheten som kan föranleda en omprövning av licensen.

### **Bemyndiganden**

**4 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. licenser enligt 2 §,
2. tillfälliga licenser, och
3. omprövning av licenser enligt 3 §.

## **3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet**

### **Redovisningsskyldighet och bokföring**

**1 §** Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som både tillhandahåller transporttjänster och förvaltar järnvägsinfrastruktur ska särredovisa verksamheterna. Allmänna medel som betalas ut till en av dessa två verksamheter får inte föras över till den andra.

**2 §** Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter, ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte föras över till andra verksamheter, och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

## **Offentliggörande av redovisning**

**3 §** Den som är skyldig att särredovisa verksamhet enligt 1 eller 2 § ska offentliggöra den redovisningen.

**Järnvägsföretag vid fristående järnvägsnät**  
**4 §** Järnvägsföretag som utför trafik vid sådana fristående lokala och regionala järnvägsnät som avses i 1 kap. 5 § 2, ska tillämpa bestämmelserna i detta kapitel om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

## **Undantag**

**5 §** Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldighet att särredovisa enligt 1 § gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket eller 9 kap. 4 §.

## **Bemyndiganden m.m.**

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. redovisningsskyldighet och bokföring enligt 1 och 2 §§, samt
2. offentliggörande av redovisningen enligt 3 §.

**7 §** Särskilda bestämmelser om

1. redovisning för vertikalt integrerade företag finns i 5 kap. 14 §, och
2. separata räkenskaper för tjänsteleverantörer finns i 9 kap. 7 §.

#### **4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende**

##### **Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende**

**1 §** För att säkerställa att en infrastrukturförvaltare agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till de järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet som använder eller avser att använda förvaltarens järnvägsnät, ska förvaltaren följa bestämmelserna i detta kapitel.

##### **Infrastrukturförvaltares ansvarsområden och organisation**

###### *Infrastrukturförvaltares ansvarsområden*

**2 §** En infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för de järnvägsnät som förvaltaren förvaltar.

###### *Organisation och oberoende*

**3 §** En infrastrukturförvaltare ska, förutom i det fall som avses i 5 kap. 2 § 4, vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare ska vara organiserad så att beslutsfattandet i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag, andra sökande som avses i 1 § och andra juridiska personer. Ett järnvägsföretag, en annan sökande eller andra juridiska personer får inte ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltare vad gäller de väsentliga uppgifterna.



## Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

**4 §** En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon intressekonflikt och ska agera på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte påverkas av någon intressekonflikt och agerar på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 §. Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att en befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

## Undantag

### *Offentligt-privat partnerskap*

**5 §** Bestämmelserna om oberoende i 2–4 §§ samt om finansiella krav och krav om finansiell insyn i 11 och 12 §§ gäller inte för en infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015, om den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på den järnvägsinfrastruktur som ingår i avtalet.

### *Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse*

**6 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden som avses i 1 kap. 9 § ska undantas från bestämmelserna om

1. oberoende i 2–4 §§,
2. krav för att uppdra åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter i 8 §,

3. krav för att en infrastrukturförvaltare ska få dela sina uppgifter med en annan infrastrukturförvaltare i 9 §, och

4. samarbetsavtal i 10 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

## **Opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll**

7 § En infrastrukturförvaltare ansvarar för att trafikledningen och planeringen av underhållet av infrastrukturen utförs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 §.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll av infrastrukturen agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande och inte påverkas av någon intressekonflikt.

## **Krav för att uppdra åt någon annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter**

8 § En infrastrukturförvaltare får uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

1. opartiskhet och icke-diskriminering i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande som avses i 1 § kan säkerställas,

2. kommersiellt känslig information kan skyddas, och

3. den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

### *Att dela uppgifter mellan flera infrastrukturförvaltare*

9 § Trots vad som anges i 8 § får en infrastrukturförvaltare dela de uppgifter som avses i 2 § med en annan infrastrukturförvaltare, under förutsättning att båda förvaltarna uppfyller kraven i 4 och 5

kap. och i föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § detta kapitel och 5 kap. 14 §.

## **Samarbetsavtal**

**10 §** Om en infrastrukturförvaltare ingår samarbetsavtal med järnvägsföretag ska detta ske på ett icke-diskriminerande sätt. Samarbetsavtalet ska syfta till att sänka kostnaderna eller förbättra prestandan på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

En infrastrukturförvaltare och ett eller flera järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska utan uppmaning se till att tillsynsmyndigheten får full insyn i utkastet till avtalet.

## **Finansiella krav**

### *Intäkter*

**11 §** Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur får endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

### *Lån*

**12 §** En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt ta emot lån från ett järnvägsföretag.

## **Bemyndiganden**

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. infrastrukturförvaltares oberoende,
2. opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll,
3. när någon annan sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter eller när uppgifterna delas mellan flera infrastrukturförvaltare,
4. samarbetsavtal, och

5. finansiella krav.

## **5 kap. Särskilda krav på oberoende för vertikalt integrerade företag**

### **Allmänt om infrastrukturförvaltares oberoende**

1 § Utöver vad som anges i 4 kap. ska en infrastrukturförvaltare som ingår i ett sådant företag eller en sådan koncern som avses i 2 § (vertikalt integrerat företag) även följa bestämmelserna i detta kapitel.

Andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ska följa 12 och 14 §§ för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende.

### **Vertikalt integrerade företag**

2 § Ett företag ska anses vara ett vertikalt integrerat företag om

1. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,

2. en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,

3. en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller

4. företaget består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster.

3 § Det som anges i 2 § gäller inte kontroll som utövas av staten genom regeringen över ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare som är fullständigt oberoende från varandra.

## Grundläggande skyldigheter för infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag

4 § En infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt åtskild från andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag som avses i 2 § 1–3.

5 § En infrastrukturförvaltare får inte låta andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ha ett avgörande inflytande över beslut som förvaltaren fattar och som rör väsentliga uppgifter.

6 § En infrastrukturförvaltare ska säkerställa att en ledamot i förvaltarens styrelse och den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna hos förvaltaren inte får

1. en ersättning som grundar sig på resultatet för andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag, eller

2. en bonus som huvudsakligen grundar sig på det finansiella resultatet av ett järnvägsföretag som ingår i samma vertikalt integrerade företag.

## Undantag

### *Offentlig-privat partnerskap*

7 § Bestämmelserna om oberoende i 4–6 §§ samt finansiella krav och krav om finansiell insyn i 10–14 §§ gäller inte för vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av ett avtal om offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015, om den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

### *Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse*

8 § Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden som avses i 1 kap. 9 § och som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska undantas från bestämmelserna om oberoende

i 4–6 §§ samt om möjligheten att uppdra åt en annan enhet att sköta väsentliga uppgifter i 9 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

### **Krav för att kunna uppdra åt en annan enhet att sköta väsentliga uppgifter**

9 § I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren uppdras att sköta väsentliga uppgifter endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

### **Finansiella krav och krav om finansiell insyn**

#### *Utdelning*

10 § En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna utdelning som genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen till sin ägare, om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag.

#### *Lån*

11 § Ett lån som ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag är tillåtet om lånet ingås, betalas ut och betalas av till marknadsmässiga villkor.

#### *Tjänster*

12 § Om andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag tillhandahåller tjänster åt en infrastrukturförvaltare som ingår i samma vertikalt integrerade företag, ska tjänsterna omfattas av ett avtal och utföras till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinstmarginal.

## *Skulder*

**13 §** En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom samma vertikalt integrerade företag.

## *Redovisningen*

**14 §** Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att kraven i 4 kap. 11 och 12 §§ och i 10–13 §§ detta kapitel samt föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 13 § 5 och 15 § 3 detta kapitel kan kontrolleras.

Redovisningen ska möjliggöra separata räkenskaper och ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna inom det vertikalt integrerade företaget.

## **Bemyndiganden**

**15 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
2. att en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag ska kunna sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, och
3. finansiella krav och krav om finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag.

## **6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik**

### **Allmänt**

**1 §** Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

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

### **Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät**

**2 §** Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Även andra fysiska eller juridiska personer som har sin hemvist eller sitt säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställts av infrastrukturförvaltaren med stöd av 7 kap. 10 § har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät (andra sökande).

### **Undantag för vissa järnvägsnät**

**3 §** Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik.

### **Bemyndigande**

**4 §** Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

## **7 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet**

### **Minimipaketet av tillträdestjänster**

**1 §** En infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet följande tillträdestjänster (minimipaket av tillträdestjänster):



1. behandling av ansökan om infrastrukturkapacitet enligt 2 §,
2. rätt att utnyttja den kapacitet som tilldelats,
3. användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår,
4. trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
5. användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan, och
6. all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

## Grundläggande skyldigheter

**2 §** En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 6 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som en sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

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

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

Infrastrukturförvaltaren får, efter samråd berörda parter, reservera viss järnvägsinfrastruktur för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på

denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

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

## **Verksamhetsplan**

**5 §** En infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel ska anta en verksamhetsplan för sitt järnvägsnät. Verksamhetsplanen ska innehålla en redogörelse för planerad användning och utveckling av järnvägsnätet. Innan verksamhetsplanen antas ska infrastrukturförvaltaren ge berörda företag, organisationer och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i planen.

## *Undantag*

**6 §** Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av sådan lokal lågtrafikerad järnvägslinje som avses i 1 kap. 8 § första stycket ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 5 §.

**7 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan enligt 5 §.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om huruvida infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

## **Rapportering av avvikelser**

**8 §** För järnvägsnät där verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 7 kap. 29 § tillämpas ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla

ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser.

## **Beskrivning av järnvägsnät**

**9 §** En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

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

**10 §** En infrastrukturförvaltare får i beskrivningen av järnvägsnätet ställa krav på den som ansöker om infrastrukturkapacitet i syfte att säkerställa framtida avgiftsintäkter och ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Kraven, som ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande, får endast avse ekonomisk garanti och förmåga att ansöka om kapacitet.

## **Kapacitetsförstärkningsplan**

**11 §** När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 18 § ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

## **Tilldelningsförfarande**

### *Ansökan*

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

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

**13 §** Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

### **Kapacitetsplanering**

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

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

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

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

**16 §** Om ansökningarna kan samordnas, ska infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

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

**18 §** Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfaranden 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 enligt 15 §.

**19 §** Den som betalar en extra avgift enligt 8 kap. 4 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

**20 §** Om möjligheten att enligt 8 kap. 4 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som ska tilldelas infrastrukturkapacitet, ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

**21 §** En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan ska infrastrukturförvaltaren besvara snarast men senast inom fem arbetsdagar.

### **Åtgärder vid störningar och liknande**

**22 §** Vid störningar i järnvägstrafiken ska infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren ha en beredskapsplan.

Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

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

## Tåglägen

**24 §** Ett tågläge ska tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det till ett annat företag eller för en annan verksamhet. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplaneperiod.

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

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

## Ramavtal

**26 §** Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastrukturen för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Ett ramavtal ska innehålla villkor som gör att avtalet kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre utnyttja infrastrukturen.

**27 §** Ett ramavtal ska gälla fem år. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period, om det finns särskilda skäl. Avtalet får förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet.

Trots första stycket får ett ramavtal i fråga om järnvägstrafik som bedrivs på sådan infrastruktur som har reserverats för viss järnvägstrafik i enlighet med 3 § andra stycket gälla 15 år, om infrastrukturförvaltaren har vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen

för att möta den sökandes behov. Om det finns synnerliga skäl, får ett sådant ramavtal ingås för längre tid än 15 år och innehålla detaljerade villkor om den infrastrukturkapacitet som ska tillhandahållas den sökande. Sådana villkor får avse turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet.

## Trafikeringsavtal

**28 §** I samband med tilldelning av ett tågläge ska järnvägsföretaget eller annan sökande och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

## Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

**29 §** Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 8 kap. 7 §, som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen.

I ett trafikeringsavtal får undantag göras från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om

1. lågt trafikerade järnvägsnät,
2. delar av järnvägsnät, där risken för driftsstörningar på grund av en parts avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och
3. tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig.

**30 §** Infrastrukturförvaltaren avgör när det inte längre råder normala driftsförhållanden och ska då genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisations om detta. Motsvarande gäller när det åter råder normala driftsförhållanden.

**31 §** Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att reducera driftsstörningar i järnvägssystemet och förbättra järnvägsnätets prestanda.

### **Bemyndiganden**

**32 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kapacitetstilldelning och verksamhetsplan,
2. beskrivning av järnvägsnät,
3. genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan,
4. förfarande vid ansökan om tilldelning av kapacitet,
5. åtgärder vid störningar, röjnings- och nödsituationer samt beredskapsplaner, och
6. rapportering av avvikelser och verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

## **8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter**

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

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

### **Samarbete mellan infrastrukturförvaltare**

**2 §** En infrastrukturförvaltare ska samarbeta med andra förvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät. Behovet av konkurrenskraftiga avgifter för internationell trafik ska särskilt beaktas.



## Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

**3 §** Avgifter för utnyttjande av de tillträdestjänster som avses i 7 kap. 1 § ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 4–8 §§.

**4 §** Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen.

Om infrastrukturförvaltaren inte har gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 7 kap. 11 § får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande ska lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

**5 §** Infrastrukturförvaltaren får ändra de avgifter som avses i 3 § för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften av ett tåg orsakar. Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning.

Infrastrukturförvaltaren får differentiera de avgifter som avses i 3 § för att ge incitament för att utrusta tåg med ett europeiskt fordonsbaserat tågskyddssystem (ETCS).

En ändring eller differentiering av avgifterna får inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

**6 §** Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 3 och 4 §§, om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

## **Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt**

7 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än som följer av 3 och 4 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 3 och 4 §§.

## **Rabatt på avgifter**

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

## **Bokningsavgifter**

9 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte har utnyttjats.

## **Avgift för museitrafik**

10 § En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen enligt 3 § av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

## **Bemyndiganden**

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 2 §, och
2. analyser av marknadssegment enligt 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser.

## 9 kap. Tjänster

### Tillhandahållande av grundläggande tjänster

1 § En tjänsteleverantör ska på ett icke-diskriminerande sätt ge järnvägsföretag och andra sökande tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster).

Grundläggande tjänster är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, även för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,
2. tjänster i godsterminaler,
3. tjänster på rangerbangårdar och andra tjänster för tågbildning och växling,
4. uppställning på sidospår,
5. tjänster i underhållsanläggningar, dock inte tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar,
6. tjänster i andra tekniska anläggningar än som avses i 5 samt tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt,
7. järnvägstjänster i hamnanläggningar,
8. tjänster för olycksundsättning, och
9. tjänster i bränsledepåer.

2 § En tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst ska så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. En ansökan ska besvaras inom en rimlig tidsfrist.

Ett beslut om avslag på en ansökan om tillgång till en grundläggande tjänst ska om möjligt innehålla en upplysning om ett alternativ som innebär att den sökande kan bedriva trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Avslagsbeslutet ska vara skriftligt om tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster.

3 § Om en anläggning för en tjänst som avses i 1 § andra stycket inte har varit i bruk under minst två år i följd och ett järnvägsföretag

eller någon annan sökande har uttryckt intresse för tillträde till anläggningen, ska ägaren till anläggningen offentliggöra att den helt eller delvis kan hyras eller leasas. Detta krav gäller dock inte om det kan visas att anläggningen ska användas för ett annat ändamål.

### **Tillhandahållande av tilläggstjänster och extratjänster**

**4 §** En tjänsteleverantör som tillhandahåller en tilläggstjänst eller en extratjänst åt ett järnvägsföretag eller någon annan sökande är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt.

Tilläggstjänster är

1. tillhandahållande av drivmotorström,
2. uppvärmning av persontåg,
3. kontroll av farligt gods, och
4. assistans för drift av icke-standardtåg.

Extratjänster är

1. telekommunikationstjänster,
2. tillhandahållande av extra information,
3. teknisk kontroll av rullande materiel,
4. biljettförsäljning på stationer, och
5. tyngre underhåll som tillhandahålls i underhållsanläggningar avsedda för höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar.

### **Tillträde för genomfartstrafik**

**5 §** Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster, ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan trafik (genomfartstrafik).

### **Avgifter för tjänster**

**6 §** Avgifter för tjänster enligt detta kapitel och för nyttjande av spår inom anläggningen för tjänster ska vara icke-diskriminerande.

Avgiften för sådana grundläggande tjänster som avses i 1 § andra stycket och för sådan genomfartstrafik som avses i 5 § får inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Detsamma gäller avgifter för sådana tilläggstjänster och extratjänster som avses i 4 § om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla dessa tjänster.

Som rimlig vinst ska anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

### **Krav på oberoende och separata räkenskaper**

7 § Om en tjänsteleverantör som tillhandahåller sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket 1–4, 7 och 9 står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

1. tjänsteleverantören och detta företag eller organ ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och

2. verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

### **Bemyndiganden**

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tjänster och förfaranden för tillhandahållande av tjänster,
2. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter,
3. redovisning och bokföring, och
4. krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra sökande än järnvägsföretag.

## 10 kap. Tillsyn m.m.

### Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om licens, prövning av tvist enligt 10 kap. 9 § och för klart definierade statistiska ändamål,

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

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Första, andra och tredje styckena gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet ska utan uppmaning ge tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

**3 §** Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

### **Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende**

**4 §** Den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa sådan eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

**5 §** Den befattningshavare som avses i 4 § får under ett år från det att anställningen vid tillsynsmyndigheten upphör inte utföra arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller någon av de enheter som omfattas av den tillsyn som avses i samma paragraf.

### **Förelägganden**

**6 §** Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrenslagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap.

2 § samma lag, får en fråga om utdömande av vite enligt denna lag inte prövas för samma förfarande.

### **Återkallelse av licens**

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla en licens om

1. förutsättningarna för licensen inte längre uppfylls,
2. licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket, eller
3. licensinnehavaren under minst sex sammanhängande månader inte använder licensen.

8 § Om ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren, ska tillsynsmyndigheten återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

### **Prövning av tvist**

9 § Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör i enlighet med denna lag står i överensstämmelse med någon av bestämmelserna i 4–9 kap. eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel eller sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Tillsynsmyndigheten ska inom en månad begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna.

Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet ska meddelas senast inom sex veckor från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst enligt 9 kap. 1 § andra stycket bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det



är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

**10 §** Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal enligt 4 kap. 10 §. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal borde ändras eller upphävas.

## **Bemyndiganden**

**11 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som ska lämnas enligt 3 §,
2. återkallelse av licens, och
3. prövning av tvister.

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

## **11 kap. Överklagande**

**1 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Detsamma gäller beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Ett beslut om återkallelse av licens gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
  2. En licens som har meddelats enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) gäller som en licens enligt 2 kap. 2 § denna lag.
  3. Ett lån enligt 5 kap. 11 § som har ingåtts före den 24 december 2016 fortsätter att gälla till förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av.
  4. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inletts före ikraftträdandet.

## 2.2 Förslag till järnvägstekniklag

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

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Syfte

1 § Denna lag syftar till att skapa ett sammanlänkat, driftskompatibelt och säkert järnvägssystem genom teknisk harmonisering som främjar, förbättrar och utvecklar järnvägstransporterna och successivt leder till en inre marknad för järnvägsmateriel och järnvägstjänster. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

#### Innehåll

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Krav på delsystem och komponenter
- 3 kap. – Godkännande av fasta installationer
- 4 kap. – Godkännande av fordon
- 5 kap. – Tillsyn
- 6 kap. – Sanktionsavgift
- 7 kap. – Omprövning och överklagande

#### Tillämpningsområde

3 § Denna lag gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797, i den ursprungliga lydelsen.

För 6–8 §§ regleras dock tillämpningsområdet i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif).

---

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

## Undantag

4 § Denna lag gäller inte för

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § första stycket och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förorts- trafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

5 § Bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Denna lag ska dock gälla för duospårvagnar, om inte annat är särskilt föreskrivet.

Bestämmelser om järnvägssystem och fordon som inte omfattas av denna lag finns i lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

## Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bilang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj 1980 i lydelsen enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 ska gälla som svensk lag.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska originaltexterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

7 § Om revisionsutskottet inom Otif har beslutat om en för Sverige bindande ändring av bilang G, ska ändringen gälla i Sverige från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant tekniskt godkännande av järnvägs-materiel som avses i det bihang som anges i 6 §.

## Tillsynsmyndighet

9 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndig-heten) ska utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rätts-akter enligt 5 kap. 1 § andra stycket. Tillsynsmyndigheten prövar också ansökningar om godkännanden enligt lagen i de fall som anges i 3 och 4 kap.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhets-myndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

## Ord och uttryck

10 § I lagen avses med

*driftskompatibilitet*: egenskapen hos ett järnvägssystem att er-bjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som uppställda prestandakrav uppfylls,

*duospårvagnar*: spårvagnar som är avsedda för användning på både snabbspårväg och järnvägsnät,

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

*ERTMS-utrustning*: utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Manage-ment System,

*fasta installationer*: installationer hänförliga till något av de mark-baserade delsystemen,

*fordon*: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät,

*fordonsinnehavare*: den som i egenskap av ägare eller nyttjande-rättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät,

*genomförandeplan*: en nationell eller europeisk plan för fast-ställande av tidsmässig och geografisk anpassning till en viss TSD,

*markbaserade delsystem*: delsystemen Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur,

*modernisering*: ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens eller fordonets totala prestanda,

*nationella regler*: föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande,

*ombyggnation*: ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlag som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar den fasta installationens eller fordonets prestanda,

*one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå*: det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,

*organ för bedömning av överensstämmelse*: organ som anmälts eller utsetts att utföra EG-kontroll,

*TSD*: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta.

## Bemyndiganden

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vad som utgör den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt bilaga I till direktiv (EU) 2016/797,

2. vilka järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska eller turiständamål,

3. duospårvagnar, och

4. vad som utgör museifordon, arbetsfordon och arbetsredskap samt vilka krav som gäller för sådana fordon och redskap.

## 2 kap. Krav på delsystem och komponenter

### Järnvägssystemets indelning

1 § Vid tillämpning av denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen delas järnvägssystemet in i delsystem. Regeringen meddelar föreskrifter om vilka dessa delsystem är.

Varje delsystem består av komponenter. De komponenter som är avgörande för att driftskompatibilitet inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås utgör driftskompatibilitetskomponenter.

### Väsentliga krav och TSD:er

2 § Varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet ska uppfylla föreskrivna väsentliga krav om

1. säkerhet,
2. tillförlitlighet och tillgänglighet,
3. hälsa,
4. miljöskydd,
5. teknisk kompatibilitet, och
6. tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Varje delsystem ska dessutom överensstämma med föreskrivna TSD:er och nationella regler.

### EG-kontroll av delsystem

#### *Grundläggande krav*

3 § Innan en fast installation godkänns för att tas i bruk enligt 3 kap. eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap., ska de delsystem som installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemet uppfyller de krav som framgår av 2 §.

### *Organ för bedömning av överensstämmelse*

**4 §** EG-kontroll enligt 3 § ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD, ska kontrollen utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella regler, ska kontrollen utföras av ett organ som utsetts för detta ändamål av tillsynsmyndigheten enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen (utsett organ).

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

### *Kontrollintyg*

**5 §** Om ett organ för bedömning av överensstämmelse anser att delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitas för att kontrollera enligt 4 §, ska organet utfärda ett kontrollintyg.

### *EG-kontrollförklaring*

**6 §** Kraven i 2 och 3 §§ ska anses uppfyllda om den som avser att ta delsystemet i bruk eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz på grundval av det kontrollintyg som avses i 5 § avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

## **EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter**

### *Grundläggande krav för utsläppande på marknaden*

**7 §** Driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de

1. innebär att driftskompatibiliteten hos Europeiska unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller tillämpliga väsentliga krav enligt 2 § första stycket, och



2. används inom avsett område och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

### *EG-försäkraren*

8 § Kraven i 7 § ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en försäkraren om att komponenten överensstämmer med tillämpliga TSD:er och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkraren).

Om varken tillverkaren eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz avgett en sådan försäkraren, ska i stället den som släpper ut driftskompatibilitetskomponenten på marknaden eller som monterar den avge EG-försäkraren.

### *Intyg om överensstämmelse eller lämplighet för användning*

9 § Om det krävs enligt tillämplig TSD, ska bedömningen av överensstämmelse och lämplighet enligt 8 § vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Bedömningsorganet ska i de fall det krävs enligt TSD:n utfärda intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD och är lämplig att använda för järnvägsändamål.

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

## **Undantag från tillämpning av TSD**

10 § Tillsynsmyndigheten får besluta att delsystem inte behöver överensstämma med en TSD i de fall regeringen föreskriver.

## **Bemyndiganden**

11 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. de väsentliga kraven,

2. TSD:er, genomförandeplaner till TSD:er och undantag från tillämpning av TSD:er,
3. villkor för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemet,
4. när nationella regler får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler antas samt om undantag från nationella regler och de förfaranden som då ska tillämpas,
5. anmälda och utsedda organ,
6. EG-kontroll av delsystem, kontrollintyg och EG-kontrollförklaring, och
7. EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter, bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning och intyg om överensstämmelse.

### **3 kap. Godkännande av fasta installationer**

#### **Godkännande att ta fasta installationer i bruk**

##### *Grundläggande krav*

**1 §** Fasta installationer får tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls och tillsynsmyndigheten har godkänt dem för att tas i bruk.

Det som föreskrivs om fasta installationer i detta kapitel gäller även för delar av fasta installationer.

##### *Krav för att beviljas godkännande*

**2 §** Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar

1. EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 6 § jämte det tekniska underlag som krävs för de delsystem som den fasta installationen består av,

2. att de delsystem som avses i 1 är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras i,

3. att integrationen av de delsystem som avses i 1 och 2 är säker, och

4. när det gäller ERTMS-utrustning och i de fall regeringen föreskriver, att Europeiska unionens järnvägsbyrå har lämnat förhandsgodkännande.

### *Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation*

**3 §** När en fast installation som redan har godkänts enligt 1 § moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande om

1. den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av de planerade arbetena,

2. det krävs i tillämplig TSD, eller

3. det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar enligt vilka godkännandet har beviljats.

Sökanden ska ge in underlag som beskriver moderniserings- eller ombyggnadsprojektet till tillsynsmyndigheten, som beslutar om ett nytt godkännande ska krävas. Om den fasta installationen innehåller ERTMS-utrustning, ska beslutet fattas efter samråd med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

### *Tillfälligt godkännande*

**4 §** Tillsynsmyndigheten får, om kraven på säkerhet är uppfyllda, bevilja ett tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande enligt 2 § är uppfyllda.

## **Villkor**

**5 §** Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

## **Bemyndigande**

**6 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. godkännande för ibruktagande av fasta installationer,
2. Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning,
3. nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer,
4. tillfälliga godkännanden av fasta installationer, och
5. tidsfrister och förfaranden för prövning av godkännanden av fasta installationer.

## 4 kap. Godkännande av fordon

### Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

#### *Grundläggande krav*

1 § Ett fordon får släppas ut på marknaden endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå i enlighet med detta kapitel. Ett godkännande prövas och gäller för ett visst område (område för användning).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal om att godkännanden som beviljats av en nationell säkerhetsmyndighet i Danmark, Norge eller Finland ska gälla för trafik till stationer eller terminaler på den svenska sidan av gränsen.

#### *Krav för att beviljas godkännande*

- 2 § Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar
1. EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 6 § jämte det tekniska underlag som krävs för de delsystem som fordonet består av,
  2. att de delsystem som avses i 1 är tekniskt kompatibla,
  3. att de delsystem som avses i 1 är integrerade på ett säkert sätt, och
  4. att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

### *Prövningsinstans*

**3 §** Ett godkännande av fordon enligt 1 § prövas och beviljas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, om fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen Europeiska unionens järnvägsbyrå eller av tillsynsmyndigheten. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan om godkännande. Ansökan ska i samtliga fall ges in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

För förfarandet vid Europeiska unionens järnvägsbyrå finns bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796.

### *Tillfälliga godkännanden*

**4 §** Tillsynsmyndigheten får bevilja tillfälligt godkännande för ett fordon om prov på järnvägsnätet är nödvändigt för att bedöma om kraven enligt 2 § 2 eller 4 är uppfyllda.

### *Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation*

**5 §** När ett fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande om

1. det ska göras ändringar som påverkar parametrar för den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i sådan omfattning att det enligt tillämpliga TSD:er eller nationella regler krävs ett nytt godkännande,

2. den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt, eller

3. det annars följer av tillämplig TSD.

Sökanden bedömer om nytt godkännande krävs enligt första stycket 1–3.

## Uppdaterat godkännande av fordon

### *Uppdaterat godkännande vid utvidgning av fordonets område för användning*

6 § När området för användning av ett fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden ska utvidgas krävs ett uppdaterat godkännande. Ett uppdaterat godkännande ska beviljas om sökanden visar att kraven enligt 2 § är uppfyllda för det nya området för användning.

### *Prövningsinstans vid uppdaterat godkännande*

7 § Om tillsynsmyndigheten har beviljat befintligt fordonsgodkännande och även det utvidgade området för användning begränsar sig till järnvägsnät i Sverige, lämnas ansökan om uppdaterat godkännande in till tillsynsmyndigheten, som prövar ansökan. I övriga fall lämnas ansökan in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå, som prövar ansökan.

## Typgodkännande av fordon

### *Beviljande av typgodkännanden*

8 § Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får, i enlighet med den princip för behörig prövningsinstans som framgår av 3 § första stycket, på särskild ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller kraven för att släppas ut på marknaden enligt 2 §.

Tillsynsmyndigheten får därutöver på sökandens begäran i samband med ett godkännande enligt 1, 5 eller 6 § även bevilja typgodkännande för fordonet.

Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

### *Krav på förnyat typgodkännande*

9 § Om de TSD:er eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande enligt 8 § ändras och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av berörda typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet beslutar byrån om förnyelse.

En förnyad prövning enligt första stycket och de kontroller som krävs i samband med prövningen får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

### *Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp*

10 § Ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp ska utan ytterligare kontroller beviljas ett godkännande för att släppas ut på marknaden enligt 1 § om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse.

Europeiska kommissionen fastställer i en genomförandeakt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig.

### **Villkor för godkännande**

11 § Ett godkännande enligt detta kapitel får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

### **Skyldigheter innan fordon används första gången**

#### *Registrering i fordonsregister*

12 § Efter det att ett fordon har godkänts för att släppas ut på marknaden och innan fordonet används första gången inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det på fordonsinnehavarens begäran ha registrerats i ett fordonsregister.

När fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras i det svenska fordonsregistret enligt 5 kap. 13 §. När fordonets område för användning gäller flera stater inom EES eller Schweiz, ska fordonet registreras i en av de berörda staternas fordonsregister.

#### *Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon*

**13 §** I samband med registrering enligt 12 § andra stycket i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

#### *Kontroller som ska utföras av järnvägsföretaget*

**14 §** Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att

1. fordonet har godkänts för att släppas ut på marknaden enligt bestämmelserna i detta kapitel samt har registrerats och märkts med fordonsnummer enligt 12 och 13 §§,

2. fordonet enligt uppgifter i infrastrukturregistret enligt 5 kap. 14 §, tillämpliga TSD:er eller uppgifter från infrastrukturförvaltaren är kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras, och

3. fordonet är integrerat i den tågsammansättning som det ska användas i enlighet med järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) och tillämplig TSD.

#### **Bemyndiganden**

**15 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. godkännande att släppa ut fordon på marknaden och om undantag från krav på godkännande,



2. tillfälliga godkännanden under godkännandeprocessen och EG-kontrollförfarandet samt skyldigheter för infrastrukturförvaltare att möjliggöra prov på järnvägsnätet,

3. nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation, inklusive vilka krav som ska gälla vid modernisering eller ombyggnation av fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning,

4. uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordons område för användning, inklusive vilka krav som ska gälla vid utvidgning av området för användning för fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning,

5. typgodkännande, krav på förnyat typgodkännande och rapportering till det europeiska registret över godkända fordonstyper,

6. innehåll och villkor i godkännandebeslut,

7. tidsfrister och förfaranden för prövning av fordonsgodkännanden,

8. rapportering till fordonsregister, europeiska fordonsnummer och märkning av fordon, och

9. kontroller som ska utföras av järnvägsföretag innan fordon används första gången.

## **5 kap. Tillsyn m.m.**

### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

**2 §** För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

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

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

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

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

## **Förelägganden**

**4 §** Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

## **Tillsyn över markbaserade delsystem**

### *Tillsynsmyndighetens tillsyn över markbaserade delsystem*

**5 §** Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över markbaserade delsystem för att säkerställa att delsystemen uppfyller de väsentliga kraven enligt 2 kap. 2 § första stycket och enligt föreskrifter som

preciserar dessa krav. För gränsöverskridande markbaserade delsystem ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller kraven enligt 2 kap. 7 §.

**6 §** Om tillsynsmyndigheten vid tillsyn över markbaserade delsystem enligt 5 § vid en samlad bedömning finner att det finns sådana brister att infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för att beviljas säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), ska tillsynsmyndigheten begränsa eller återkalla säkerhetstillståndet.

## **Tillsyn över fordon**

### *Järnvägsföretagets skyldigheter*

**7 §** Om ett järnvägsföretag konstaterar att ett järnvägsfordon som det använder i sin verksamhet inte uppfyller ett tillämpligt väsentligt krav enligt 2 kap. 2 § första stycket, ska järnvägsföretaget vidta de åtgärder som krävs för att fordonet ska uppfylla kraven.

### *Tillsynsmyndighetens skyldigheter*

**8 §** Om tillsynsmyndigheten får kännedom om att ett fordon eller en fordonstyp som används på avsett sätt inte uppfyller ett tillämpligt väsentligt krav enligt 2 kap. 2 § första stycket, ska tillsynsmyndigheten informera det järnvägsföretag som använder fordonet eller fordonstypen och kräva att åtgärder vidtas för att säkerställa fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven.

### *Föreläggande om tillfälliga säkerhetsåtgärder*

**9 §** Om de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget enligt 7 och 8 §§ inte säkerställer överensstämmelse med tillämpliga väsentliga krav och detta leder till en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta om föreläggande enligt 4 § att vidta lämpliga tillfälliga

säkerhetsåtgärder inklusive att omedelbart begränsa eller avbryta verksamheten.

### *Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden*

**10 §** Om tillsynsmyndigheten efter granskning av effektiviteten i de åtgärder som vidtagits enligt 9 § bedömer att åtgärderna inte är tillräckliga för att komma till rätta med den allvarliga säkerhetsrisken, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet enligt 4 kap. 1 § eller typgodkännandet enligt 4 kap. 8 §. Detta gäller dock endast om det visats att bristen på överensstämmelse med det väsentliga krav som föranlett den allvarliga säkerhetsrisken fanns redan vid godkännande av fordonet eller fordonstypen.

### *Fordon som byggts i enlighet med ett typgodkännande som återkallats*

**11 §** Om ett typgodkännande enligt 4 kap. 8 § återkallas, får fordon som byggts i enlighet med typgodkännandet inte släppas ut på marknaden. Fordon ska dras tillbaka om de redan har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 10 § med ett återkallat typgodkännande.

## **Marknadskontroll**

### *Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter*

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

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 2 §, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller

av delsystemet, även om delsystemet är försett med EG-kontrollförklaring.

## **Register**

### *Fordonsregister*

**13 §** Tillsynsmyndigheten ska föra ett register över fordon.

Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Tillsynsmyndigheten ska, även om sekretess skulle anses föreligga, lämna uppgifter ur registret på begäran av

1. Statens haverikommission,
2. en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, samt
3. Europeiska unionens järnvägsbyrå.

### *Infrastrukturregister*

**14 §** Den myndighet som regeringen bestämmer ska föra och offentliggöra ett register över järnvägsinfrastruktur.

Infrastrukturförvaltare ska till myndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret.

## **Tillsynsmyndighetens uppgift som anmälande myndighet för utsedda organ**

### *Bedömning och kontroll*

**15 §** Tillsynsmyndigheten ska inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av den som ansöker om att bli utsett organ enligt 2 kap. 4 §.

### *Beslut att utse organ*

**16 §** Tillsynsmyndigheten ska på ansökan besluta att utse organ enligt 15 § som uppfyller föreskrivna krav om organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och förfaranden, insyn, ekonomi, ansvarsförsäkring, personal, sekretess, objektivitet, opartiskhet och oberoende.

Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz om de organ som utsetts enligt första stycket.

### *Tillsyn över utsedda organ*

**17 §** Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ.

Tillsynsmyndigheten har rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

### *Begränsning eller återkallelse av uppgift som utsett organ*

**18 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut enligt 16 § om det utsedda organet inte längre uppfyller föreskrivna krav eller på något annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter.

Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen, staterna inom EES samt Schweiz om beslut om begränsning eller återkallelse enligt första stycket.

## **Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter**

### *Kontroller*

**19 §** Det anmälda eller utsedda organ som anlitats för att utföra EG-kontroll enligt 2 kap. 4 § ska under den tid kontrollförfarandet pågår hos den sökande utföra kontroller för att säkerställa att delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med de TSD:er eller nationella regler som organet anlitats för att

kontrollera överensstämmelse med. Kontrollerna får vara oanmälda.

**20 §** Om ett anmält organ vid kontroll enligt 19 § konstaterar att kraven i en TSD inte följs, ska organet begära att korrigerande åtgärder vidtas. Detsamma gäller om ett utsett organ konstaterar att kraven i nationella regler inte följs. Ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § ska inte utfärdas förrän bristerna har åtgärdats.

#### *Begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyg*

**21 §** Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § har utfärdats konstaterar att ett delsystem inte längre uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er respektive nationella regler, ska organet begära att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas. Om sådana åtgärder inte vidtas ska organet vid behov, beroende på vad som är lämpligt, begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla kontrollintyget.

#### *Tillträde till anläggningar och tillgång till dokumentation*

**22 §** Det anmälda eller utsedda organ som anlitas för att utföra EG-kontroll enligt 2 kap. 4 § har för att kunna utföra sitt uppdrag rätt att av den sökande få

1. tillträde till alla lokaler och platser, materiel och fordon som behövs, och
2. tillgång till alla handlingar och dokument som behövs.

#### *Tystnadsplikt*

**23 §** Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med EG-kontroll eller EG-försäkran tillhandahåller om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

## Bemyndiganden

### *Föreskriftsbemyndiganden*

**24 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn, inklusive tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder,

2. järnvägsföretags åtgärder för att säkerställa fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven samt rapporteringskrav,

3. ändring, indragning och återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden,

4. marknadskontroll,

5. fordonsregister och infrastrukturregister samt krav på rapporteringsskyldighet för fordonsinnehavare och infrastrukturförvaltare till sådana register,

6. rapporteringskrav till det europeiska registret över godkända fordonstyper vid ändringar, indragningar eller återkallelser av typgodkännanden,

7. skyldigheter att lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som Europeiska kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå behöver som underlag i sitt regelutvecklingsarbete,

8. uppgifter, skyldigheter och befogenheter för anmälande myndigheter,

9. krav för att bli ett anmält eller utsett organ, anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter, dotterföretag och underleverantörer till anmälda och utsedda organ samt ackrediterade interna organ, och

10. skyldigheter för den som har anlitat ett anmält eller utsett organ att till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan föranleda begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.



## *Avgiftsbemyndigande*

25 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

## **6 kap. Sanktionsavgift**

### **Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift**

1 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i verksamheten använder

1. fasta installationer som inte har godkänts för att tas i bruk enligt 3 kap., eller

2. fordon som inte har godkänts för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt någon annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

### **Belopp**

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om

den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

### **Befrielse från sanktionsavgift**

**5 §** Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

### **Beslut om sanktionsavgift**

**6 §** En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utskningsbalken ske.

**7 §** Sanktionsavgiften tillfaller staten.

**8 §** En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

## 7 kap. Omprövning och överklagande

### Omprövning

1 § Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut att inte godkänna en fast installation enligt 3 kap. eller fordon enligt 4 kap. om den sökande begär det. Detsamma gäller tillsynsmyndighetens beslut enligt 5 kap. 10 § om ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller ett typgodkännande.

En begäran om omprövning enligt första stycket ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

2 § Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärenden enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

När det gäller omprövning av beslut enligt 5 kap. 10 § ska dock tillsynsmyndigheten så snart begäran kommer in till myndigheten tillfälligt upphäva beslutet, och först därefter och senast en månad efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten antingen slutgiltigt bekräfta eller upphäva beslutet.

3 § Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

### Överklagande

4 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 5 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

5 § Ett beslut enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 5 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något

annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft.

**6 §** Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

---

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

2. Beslut om undantag från krav på att tillämpa en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har meddelats före ikraftträdandet gäller fortfarande.

3. Äldre föreskrifter för kontroll av överensstämmelse med nationella regler enligt 2 kap. 4 § gäller till utgången av 15 juni 2021.

4. Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet.

5. Kravet på Europeiska unionens järnvägsbyrås förhandsgodkännande enligt 3 kap. 2 § 4 gäller inte

a) för nybyggnationsprojekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelning av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

b) till utgången av 16 juni 2031, för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.

6. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande att släppa ut fordonet på marknaden enligt 4 kap. denna lag krävs dock när fordonets område för användning ska utvidgas, dock endast för det nya området, eller fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att nytt godkännande krävs enligt 4 kap. 5 § denna lag.

7. Ett typgodkännande av fordon eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse som har beslutats före ikraftträdandet gäller som ett typgodkännande enligt 4 kap. 7 § respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 9 §.

8. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.

9. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

## **2.3 Förslag till järnvägssäkerhetslag**

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

### **1 kap. Allmänna bestämmelser**

#### **Syfte**

1 § Denna lag syftar till att upprätthålla och kontinuerligt utveckla och förbättra säkerheten hos järnvägssystemet, samtidigt som tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

#### **Innehåll**

2 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande.

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Grundläggande säkerhetskrav
- 3 kap. – Tillstånd
- 4 kap. – Tillsyn
- 5 kap. – Ordning
- 6 kap. – Sanktionsavgift
- 7 kap. – Straffbestämmelser
- 8 kap. – Omprövning och överklagande

#### **Tillämpningsområde**

3 § Denna lag gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om

---

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, i den ursprungliga lydelsen.

## Undantag

**4 §** Denna lag gäller inte

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål och fordon som enbart används på sådana nät.

**5 §** Bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag finns i lagen (XX) om nationella järnvägssystem.

## Tillsynsmyndighet

**6 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen samt direkt tillämpliga EU-rättsakter enligt 4 kap. 1 § andra stycket. Tillsynsmyndigheten prövar också, i de fall som anges i 3 kap., ansökningar om tillstånd enligt lagen.

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

## Ord och uttryck

7 § I lagen avses med

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

*fordon*: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät,

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

*järnvägsföretag*: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

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

*nationella regler*: föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med av regeringen i enlighet med direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande,

*omfattning av verksamhet*: omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn,

*område för verksamhet*: ett eller flera järnvägsnät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik,

*one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå*: det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,

*säkerhetskritiska arbetsuppgifter*: arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten,

*TSD*: en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare direktiv som ersatts av detta,

*typ av verksamhet*: indelning av verksamhet i persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster, och

*underhållsansvarig enhet*: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det register över fordon som avses i 5 kap. 13§ järnvägstekniklagen (2020:XX).

## 2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

*Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer*

1 § I gemensamma säkerhetsmål som framgår av EU-rättsakter fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och för dess olika delar.

I gemensamma säkerhetsmetoder, som framgår av EU-rättsakter, fastställs metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav. Det kan krävas organ för bedömning av överensstämmelse enligt dessa gemensamma säkerhetsmetoder.

För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har gemensamma säkerhetsindikatorer fastställts. Dessa framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/798.

*Säkerhetsansvar*

2 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

*Krav på säkerhetsstyrningssystem*

3 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag



1. bidra till att Europeiska unionens järnvägssystem kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen,

2. säkerställa att Europeiska unionens järnvägssystem uppfyller de säkerhetskrav som framgår av tillämpliga TSD:er, och

3. säkerställa att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas.

**4 §** Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

**5 §** Av säkerhetsstyrningssystemet ska det framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagets organisation,

2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,

3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,

4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och

5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

**6 §** Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetens typ, omfattning, område och andra relevanta förhållanden.

### *Krav på riskkontrollåtgärder*

**7 §** Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer. Riskkontrollåtgärderna ska genomföras i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798.

8 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktiv (EU) 2016/798. Dessa aktörer ska genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i samarbete med andra aktörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, i de fall det är lämpligt, i avtal med de anlidade aktörerna uppställa krav på genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder.

9 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen ska, inom ramarna för sin respektive behörighet, vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att hantera den upptäckta säkerhetsrisken och rapportera den till berörda parter. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet också gör detta.

10 § Om ett järnvägsföretag använder ett annat järnvägsföretags fordon ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

#### *Krav på materiel*

11 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägssystem ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

#### *Krav på personal*

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

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

**13 §** En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får stänga av den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning från sådana arbetsuppgifter.

#### *Personalens rätt till kopia av handlingar*

**14 §** En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, till denne överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

#### *Krav på underhållsansvarig enhet för fordon*

**15 §** För att ett fordon ska få användas på järnvägsnätet ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska säkerställa att den underhållsansvariga enheten för fordonet uppfyller kraven i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

**16 §** Den underhållsansvariga enheten ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon för vars underhåll enheten ansvarar är i säkert skick.

**17 §** En underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsorgan.

Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

18 § Certifikat till en underhållsansvarig enhet för godsvagnar, som avses i 17 § första stycket, ska på ansökan beviljas den som uppfyller kraven i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007.

#### *Krav på rapportering av olyckor*

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

#### *Krav på årlig säkerhetsrapport*

20 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska årligen till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret.

### **Bemyndiganden**

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. organ för bedömning av överensstämmelse enligt gemensamma säkerhetsmetoder,
2. säkerhetsstyrningssystem,
3. riskkontrollåtgärder,

4. kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter,

5. underhållsansvarig enhet och, i det fall det är möjligt enligt direktiv (EU) 2016/798, föreskrifter om undantag från krav på sådan enhet,

6. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 19 §,

7. årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag,

8. när nationella regler enligt 1 kap 7 § får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler ska antas, och

9. trafikregler.

### **3 kap. Tillstånd**

#### **Tillstånd för järnvägsföretag**

##### *Tillståndskrav*

**1 §** För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs

1. ett gemensamt säkerhetsintyg som avses i 3 §, och

2. en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

**2 §** För de järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (xx) krävs inte en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 2 i detta kapitel.

##### *Prövningsinstans för gemensamt säkerhetsintyg*

**3 §** Ett gemensamt säkerhetsintyg prövas och utfärdas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, i de fall verksamheten endast ska bedrivas i Sverige, av antingen tillsynsmyndigheten eller Europeiska

unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. Ansökan ska i samtliga fall ges in till one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

#### *Krav för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg*

- 4 §** Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas järnvägsföretag som
1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
  2. uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,
  3. uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och
  4. uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798.

#### *Villkor*

**5 §** Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett gemensamt säkerhetsintyg, eller under detta tillstånds giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

#### *Giltighetstid och förnyelse*

**6 §** Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av järnvägsföretaget.

#### *Uppdatering vid väsentlig förändring eller utvidgning av området för verksamheten*

**7 §** Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs då det sker en väsentlig förändring av typen av verksamhet eller av verksamhetens omfattning.

**8 §** Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs om tillståndshavaren vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

**9 §** Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

#### *Anmälningsskyldighet*

**10 §** En innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg är skyldig att anmäla förändringar enligt 7 § till tillsynsmyndigheten.

### **Tillstånd för infrastrukturförvaltare**

#### *Tillståndskrav*

**11 §** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett säkerhetstillstånd enligt 12 §.

#### *Krav för att beviljas säkerhetstillstånd*

**12 §** Ett säkerhetstillstånd ska beviljas infrastrukturförvaltare som

1. har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,
2. uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,
3. uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,
4. uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798, och
5. har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

### *Villkor*

13 § Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett säkerhetstillstånd, eller under detta tillstånds giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

### *Giltighetstid och förnyelse*

14 § Ett säkerhetstillstånd är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren.

### *Uppdatering vid väsentlig förändring*

15 § Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs då det sker en väsentlig förändring i något eller några av delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring av principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

16 § Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett säkerhetstillstånd med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

### *Anmälningsskyldighet*

17 § En innehavare av ett säkerhetstillstånd är skyldig att anmäla förändringar enligt 15 § till tillsynsmyndigheten.

### **Bemyndiganden**

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 1 §
- 2,
2. gemensamt säkerhetsintyg, inklusive förnyelse och uppdatering, och
3. säkerhetstillstånd, inklusive förnyelse och uppdatering.



## 4 kap. Tillsyn

### Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

2 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka Europeiska unionens järnvägsbyrå har utfärdat gemensamt säkerhetsintyg.

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

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

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

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

4 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska redovisa avtal om riskkontrollåtgärder enligt 2 kap. 8 § på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten.

### **Förelägganden**

5 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

### **Begränsning eller återkallelse av tillstånd**

6 § Tillsynsmyndigheten får begränsa eller återkalla ett tillstånd som myndigheten meddelat enligt 3 kap., om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och andra nationella regler, eller
3. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

### **Bemyndiganden**

#### *Föreskriftsbemyndiganden*

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten ska lämna de uppgifter som myndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn,
2. tillsyn, inklusive tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder, och

### 3. begränsning och återkallelse av tillstånd.

#### *Avgiftsbemyndigande*

**8 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag, föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 1 § andra stycket.

## **5 kap. Ordning**

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

**2 §** Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för ett särskilt fall har medgett intaget. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) och med alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana preparat som avses i 1 kap. 10 a § samma lag.

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

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

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

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

## **6 kap. Sanktionsavgift**

### **Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift**

**1 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

1. utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 3 kap. 1 § 2 eller 3 kap. 2 §,

2. i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 12 § för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den som anlitas inte har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 13 § första eller andra stycket, eller

3. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 19 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 21 § 6.

**2 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

**3 §** Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt någon annan författning.

## **Belopp**

**4 §** Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

## **Befrielse från sanktionsavgift**

**5 §** Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

## **Beslut om sanktionsavgift**

**6 §** En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt ut-sökningsbalken ske.

**7 §** Sanktionsavgiften tillfaller staten.

**8 §** En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

## 7 kap. Straffbestämmelser

1 § Det får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

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

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

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

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

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

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

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

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

**3 §** Den som bryter mot förbudet i 5 kap. 1 § döms till penningböter.

**4 §** I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 5 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

## **8 kap. Omprövning och överklagande**

### **Omprövning**

**1 §** Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg enligt 3 kap. om den sökande begär det. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

**2 §** Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende enligt 1 § senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

**3 §** Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

### **Överklagande**

**4 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**5 §** Beslut som ett ackrediterat certifieringsorgan fattar med stöd av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar

och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007, får överklagas till tillsynsmyndigheten.

**6 §** Ett beslut enligt denna lag, enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd enligt 4 kap. 6 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 6 kap. 1 § gäller inte heller förrän det har fått laga kraft.

**7 §** Bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
2. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519), ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § järnvägslagen eller ett tillstånd av tillsynsmyndigheten att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar enligt 3 kap. 11 § järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med utgången av 15 juni 2024 och enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.
3. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet.
4. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket denna lag.



## 2.4 Förslag till lag om nationella järnvägssystem

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Innehåll

1 § Innehållet i denna lag är uppdelat enligt följande:

- 1 kap. – Allmänna bestämmelser
- 2 kap. – Grundläggande säkerhetskrav
- 3 kap. – Godkännande
- 4 kap. – Tillstånd
- 5 kap. – Tillsyn
- 6 kap. – Ordning
- 7 kap. – Sanktionsavgift
- 8 kap. – Straffbestämmelser
- 9 kap. – Överklagande

#### Tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller för järnvägssystem som varken omfattas av järnvägstekniklagen (2020:XX) eller järnvägssäkerhetslagen (2020:XX).

Lagen gäller också för fordon som används för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät i fråga om godkännande av fordon. I övrigt tillämpas järnvägssäkerhetslagen för dessa fordon.

#### Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn enligt denna lag samt enligt föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten prövar också ansökningar om godkännanden i de fall som anges i 3 kap. och ansökningar om tillstånd enligt lagen i de fall som anges i 4 kap.

## Ord och uttryck

### 4 § I lagen avses med

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

*fordon*: järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår,

*fordonsinnehavare*: den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik,

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

*järnvägsföretag*: den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft,

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

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

*säkerhetskritiska arbetsuppgifter*: arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten.

## Bemyndiganden

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur.

## 2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

### *Säkerhetsansvar*

1 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

### *Krav på säkerhetsstyrningssystem*

2 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

3 § Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer beaktas.

4 § Av säkerhetsstyrningssystemet ska det framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretagets organisation,

2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,

3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,

4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och

5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

5 § Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

### *Krav på riskkontrollåtgärder*

6 § Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer.

### *Krav på materiel*

7 § Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel i järnvägs-system ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs.

### *Krav på personal*

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

Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

9 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som visar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning.

Den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning får stängas av från sådana arbetsuppgifter av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

### *Krav på rapportering av olyckor*

10 § Om det vid användningen av ett fordon inträffar en olycka som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har

hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhets-hänseende.

#### *Krav på årlig säkerhetsrapport*

**11 §** Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska årligen ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till tillsynsmyndigheten.

### **Bemyndiganden**

**12 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. säkerhetsstyrningssystem,
2. riskkontrollåtgärder,
3. kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter,
4. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 10 §,
5. årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och om undantag från krav på sådan rapport, och
6. trafikregler.

## **3 kap. Godkännande**

### **Godkännande av järnvägsinfrastruktur**

#### *Tillsynsmyndighetens godkännande*

**1 §** Järnvägsinfrastruktur får upplåtas för trafik endast om den har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av godkänd järnvägsinfrastruktur.

### *Krav för att beviljas godkännande*

**2 §** Ett godkännande enligt 1 § ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att den uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

### *Tillfälligt godkännande*

**3 §** När tester av järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att bedöma om kraven för att beviljas godkännande enligt 2 § är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

### *Villkor*

**4 §** Ett godkännande enligt 1 eller 3 § får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om godkänd järnvägsinfrastruktur ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

## **Godkännande av fordon**

### *Tillsynsmyndighetens godkännande*

**5 §** Ett fordon får framföras på järnvägsinfrastruktur endast om det har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av ett godkänt fordon.

För fordon som har godkänts enligt järnvägstekniklagen (2020:XX) krävs ett godkännande enligt detta kapitel i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

För fordon som har godkänts för att tas i bruk av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz krävs ett godkännande enligt detta kapitel i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

### *Krav för att beviljas godkännande*

**6 §** Ett godkännande enligt 5 § ska beviljas om sökanden visar att fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att det uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

### *Tillfälligt godkännande*

**7 §** När prov av fordon på järnvägsinfrastrukturen är nödvändig för att bedöma om kraven enligt 6 § är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

### *Villkor*

**8 §** Ett godkännande enligt 5 och 7 §§ får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om ett godkänt fordon ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

## **Oberoende granskare**

### *Anlitande av oberoende granskare*

**9 §** Tillsynsmyndigheten får kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd oberoende granskare. Den oberoende granskarens arbete utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur eller fordon är uppfyllda.

### *Tystnadsplikt*

**10 §** Personal vid en oberoende granskare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs- eller driftsförhållanden eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

### **Innan fordon används första gången**

#### *Registrering i fordonsregister*

**11 §** Efter det att ett fordon har godkänts och innan fordonet används första gången ska det på fordonsinnehavarens begäran registreras i det register över fordon som avses i 5 kap. 13 § järnvägs- tekniklagen (2020:XX).

#### *Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon*

**12 §** I samband med registrering enligt 11 § i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

### **Bemyndiganden**

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande,
2. godkännande av järnvägsinfrastruktur och om undantag från krav på sådant godkännande,



3. godkännande av fordon, vilket även avser fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen (2020:XX) eller av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och om undantag från krav på sådant godkännande,

4. tillfälligt godkännande under godkännandeprocessen,

5. väsentlig ombyggnad,

6. nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning,

7. nytt godkännande av fordon efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning eller enligt järnvägstekniklagen (2020:XX), eller om godkännandet har meddelats av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz,

8. oberoende granskare,

9. rapportering till fordonsregister och om undantag från krav på sådan rapportering,

10. märkning av fordon och om undantag från krav på sådan märkning, och

11. förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande.

## 4 kap. Tillstånd

### Tillstånd för järnvägsföretag

#### *Tillståndskrav*

**1 §** För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs antingen

1. ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten enligt järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), eller

2. ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 §.

**2 §** För de järnvägsföretag som har licens enligt 2 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen (2020:XX) krävs inte försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 1 i detta kapitel.

#### *Nationellt trafiksäkerhetstillstånd*

**3 §** Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–9 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
3. genom en försäkring eller något annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i första stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

#### **Tillstånd för infrastrukturförvaltare**

##### *Tillståndskrav*

**4 §** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett nationellt infrastrukturillstånd enligt 5 §.

##### *Nationellt infrastrukturillstånd*

**5 §** Ett nationellt infrastrukturillstånd ska endast beviljas den som

1. har sin hemvist eller sitt säte inom EES eller i Schweiz,
2. uppfyller kraven i 2 kap. 2–9 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och

3. har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Kraven i första stycket 2 och 3 får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt infrastruktur tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

## Uppdatering och anmälningsskyldighet

### *Uppdatering*

6 § Uppdatering av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastruktur tillstånd krävs när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av tillstånden med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägs-säkerhet.

### *Anmälningsskyldighet*

7 § En innehavare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastruktur tillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana väsentliga förändringar som avses i 6 § första stycket.

## Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. nationellt trafiksäkerhetstillstånd,
2. nationellt infrastruktur tillstånd,
3. väsentlig förändring av verksamheten,
4. uppdatering av tillstånd, och

5. förutsättningar för att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkringsskydd enligt järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX) eller järnvägsmarknadslagen (2020:XX).

## 5 kap. Tillsyn

### Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

2 § För tillsyn över elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i elsäkerhetslagen (2016:732).

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

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

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

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Då gäller bestämmelserna i utökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

## **Förelägganden**

**4 §** Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag, får en fråga om utdömande av vite enligt denna lag inte prövas för samma förfarande.

## **Återkallelse av godkännande**

**5 §** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som myndigheten meddelat enligt 3 kap. om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

## **Återkallelse av tillstånd**

**6 §** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd som myndigheten meddelat enligt 4 kap., om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, eller
3. tillståndshavaren under minst ett år inte använder tillståndet.

## **Rapporteringskyldighet**

**7 §** Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon enligt 5 kap.

**13 §** järnvägstekniklagen (2020:XX) och anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

## Bemyndiganden

### *Föreskriftsbemyndiganden*

**8 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. återkallelse av godkännande,
2. återkallelse av tillstånd, och
3. rapporteringsskyldighet för fordonsinnehavare till registret över fordon enligt 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen (2020:XX).

### *Avgiftsbemyndigande*

**9 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

## **6 kap. Ordning**

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

**2 §** Alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat får inte intas inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte intag av drycker eller preparat vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett intaget. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) och med alkoholdrycksliknande preparat förstås sådana preparat som avses i 1 kap. 10 a § samma lag.

**3 §** En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägs-

driften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

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

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

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

## **7 kap. Sanktionsavgift**

### **Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift**

**1 §** Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

1. utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 4 kap. 1 § 1 eller 4 kap. 2 §,

2. i verksamheten använder järnvägsinfrastruktur som inte har godkänts enligt 3 kap.,

3. i verksamheten använder fordon som inte har godkänts enligt 3 kap.,

4. i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den som anlitas inte har genomgått läkarundersökning enligt 2 kap. 9 § första eller andra stycket, eller

5. försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 10 § eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 12 § 4.

2 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

3 § Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vite. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse.

## **Belopp**

4 § Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

## **Befrielse från sanktionsavgift**

5 § Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska den som avses i 1 § helt eller delvis befrias från avgiften.

Första stycket gäller även om det inte har framställts något yrkande om befrielse från sanktionsavgift.

## **Beslut om sanktionsavgift**

6 § En sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift fick laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet.



Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den tid som anges i första stycket, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen (1993:1229). Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningbalken ske.

7 § Sanktionsavgiften tillfaller staten.

8 § En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet fick laga kraft.

## 8 kap. Straffbestämmelser

1 § Det får inte dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande vid vite, om gärningen ligger till grund för en ansökan om utdömandet av vitet.

Till ansvar enligt denna lag ska inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottbalken eller i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

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

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

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg och då är så påverkad av alkohol att det kan antas

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

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

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

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

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

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

**3 §** Den som bryter mot förbudet i 6 kap. 1 § döms till penningböter.

**4 §** I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) hos den som intar sådana drycker i strid med 6 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

## **9 kap. Överklagande**

**1 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**2 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd enligt 5 kap. 6 § gäller dock inte förrän det har fått laga kraft, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om sanktionsavgift enligt 7 kap. 1 § gäller inte förrän det har fått laga kraft.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
2. Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur enligt 3 kap. 1 § krävs dock vid en väsentlig ombyggnad.
3. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet gäller fortfarande enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande av fordon enligt 3 kap. 5 § krävs dock vid en väsentlig ombyggnad.
4. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519) eller ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 8 § järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med den 15 juni 2024, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.
5. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som har meddelats enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) gäller som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 4 kap. 3 § denna lag.
6. Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter det att denna lag har trätt i kraft.
7. Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>1</sup>

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkohol eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500) eller 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009) ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma ska gälla om alkohol eller sådana andra medel som avses i första stycket påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap.

Spritdrycker, vin, starköl eller andra jästa alkoholdrycker eller alkoholdrycksliknande preparat enligt alkohollagen (2010:1622) som påträffas hos den som intar eller förvarar sådana drycker eller preparat i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2019:347.

18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkohol-drycker eller alkoholdrycks-liknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen.

18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift ska, oavsett vem dryckerna eller preparaten tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma ska gälla alkohol-drycker eller alkoholdrycksliknande preparat som påträffas hos den som intar sådana drycker eller preparat i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen, med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller med 6 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

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

## 2 §<sup>1</sup>

Vid beslag av egendom som avses i 1 § ska vad som i allmänhet är föreskrivet om beslag i brottmål tillämpas, dock med följande avvikelser:

1. Beslagtagna egendom får bevisligen förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Spritdrycker, vin, starköl och öl får säljas till den som har rätt att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (2010:1622). I fråga om försäljning till partihandlare omfattas även alkoholdrycksliknande preparat om de är skattepliktiga varor enligt lagen (1994:1564) om alkoholskatt. Annan egendom får säljas på det sätt som med hänsyn till egendomen är lämpligt. Intäkter vid försäljning av beslagtagna egendom tillfaller staten.

Beslut om att förstöra eller sälja egendom får fattas av undersökningsledaren eller åklagaren. I de fall som avses i 23 kap. 22 §

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2019:347.

första stycket rättegångsbalken får ett sådant beslut fattas även av Polismyndigheten eller Kustbevakningen.

Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld enligt denna paragraf, ska ersättning betalas av allmänna medel. Ersättningens storlek ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagaren. Den som drabbats av beslaget får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Det ska göras inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren.

1 a. Om värdet på en beslagtagna alkohol är ringa, får en polisman eller en kustbevakningstjänsteman besluta att den bevisligen ska förstöras. Även i dessa fall tillämpas 1 tredje stycket.

2. Om en polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i ett föreläggande av ordningsbot, ska anmälan om beslaget göras till Polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

3. I fråga om sådana drycker eller preparat som avses i 1 § tredje stycket och som intas eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller med 6 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

En ordningsvakt eller en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag ska skyndsamt anmäla detta till Polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

1 §<sup>1</sup>

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 20 kap. 4 § sjölagen (1994:1009), 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem, 13 kap. 2 § luftfartslagen (2010:500) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av

1. en polisman,
2. en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, eller
3. en tjänsteman vid Kustbevakningen, om misstanken gäller brott som avses i 20 kap. 4 § sjölagen.

En tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som ska ta ett alkoholutandningsprov har samma befogenhet som en polisman har enligt 22 § polislagen (1984:387) att stoppa ett fordon eller ett annat transportmedel.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:509.



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

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2019.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### **1 a §<sup>1</sup>**

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägslagen* (2004:519).

För vissa frågor om järnvägssystem finns särskilda bestämmelser i *järnvägstekniklagen* (2020:XX), *järnvägssäkerhetslagen* (2020:XX) och *lagen* (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:523.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 kap. 3 §<sup>1</sup>

Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren har gjort sig skyldig till
  - a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
  - b) rattfylleri enligt 4 § samma lag,
  - c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,
  - d) brott mot 30 § första, d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, eller tunnelbana och spårväg,
  - e) brott mot 10 kap. 2 § första, e) brott mot 7 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs- säkerhetslagen (2020:XX), eller lagen (2004:519), f) brott mot 8 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem,
2. körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafik- säkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:1580.

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

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

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

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

9. det fanns hinder mot att utfärda körkort vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består.

## 9 §<sup>1</sup>

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

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägs-lagen (2004:519) och alkohol-koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandnings-luften.

Detsamma gäller om körkortshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller brott mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § första stycket järnvägs-säkerhetslagen (2020:XX) eller 8 kap. 2 § första stycket lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:1580.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.
  2. Bestämmelsen i 5 kap. 3 § 1 gäller även den som har brutit mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519).
  3. Bestämmelsen i 5 kap. 9 § andra stycket gäller även den som har brutit mot 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §<sup>1</sup>

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning får även göras på den som manövrerar ett luftfartyg eller i övrigt ombord på ett luftfartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för flygsäkerheten eller som utövar tjänst som avses i 6 kap. 20 § luftfartslagen (2010:500), om det kan misstänkas att personen gjort sig skyldig till brott som avses i 13 kap. 2 § luftfartslagen eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med manövrerandet, fullgörandet av uppgiften eller utövandet av tjänsten.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2010:1518.

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

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

## 2.10 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

I denna lag avses med

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg *eller ett särskilt tillstånd* enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken ett järnvägsföretag måste ha dels ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519), dels ett säkerhetsintyg enligt lagstiftningen i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), *eller ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen (2020:XX)*, dock inte trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur,

tågpersonal: varje arbetstagare ombord med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten,

förare: varje arbetstagare som har till uppgift att framföra ett järnvägsfordon,

järnvägsfordon: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.



## 2.11 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 19 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 10 kap.

#### 19 §<sup>1</sup>

Sekretessen enligt 25 kap. 1 §, 2 § andra stycket och 3-5 §§ och 26 kap. 1, 3, 4 och 6 §§ hindrar inte att en uppgift lämnas till Polismyndigheten eller någon annan myndighet som ska ingripa mot brott, om uppgiften behövs för att förhindra ett förestående eller avbryta ett pågående brott som avses i

1. 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. 13 kap. 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),

3. 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009), *eller*

5. 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

4. 20 kap. 4 eller 5 § sjölagen (1994:1009),

5. 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX), *eller*

6. 8 kap. 2 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2014:633.

## 2.12 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härmed föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

*dels* att 1 kap. 5 §, 2 kap. 8 § och 4 a kap. 4, 10 och 11 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas två nya paragrafer, 3 kap. 1 b § och 4 a kap. 7 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 5 §

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

I denna lag avses med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik, *kollektivtrafik på järnväg* och kollektivtrafikföretag detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

### 2 kap.

#### 8 §

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

*Ett trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning.*

### 3 kap.

#### 1 b §

*Ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 § är detsamma som en specifikation för allmän*

*trafikepliket enligt artikel 2a i EU:s  
kollektivtrafikförordning.*

#### **4 a kap.**

##### **4 §<sup>1</sup>**

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

*3. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),*

4. Vidta nödgärder (artikel 5.5), *och*

*4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),*

5. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transporter (artikel 5.6).

*5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),*

*6. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av strukturella och geografiska särdrag (artikel 5.4a),*

*7. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg på fristående banor (artikel 5.4b),*

8. vidta nödgärder (artikel 5.5),

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2016:1212.

9. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transporter (artikel 5.6), och

10. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

7 a §

*Det är inte tillåtet för en behörig myndighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.4a eller 5.4b i EU:s kollektivtrafikförordning.*

10 §<sup>1</sup>

Vid sådan direkttilldelning som avses i 7 § tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 4 kap. 1 och 3 §§ (principer för upphandling av koncessioner),
- 10 kap. 12 § (underrättelse om beslut) och 14 § (dokumentation),
- 16 kap. (avtalsspärr, överprövning och skadestånd), utom 2 och 3 §§, och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av 7 eller 8 §,

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i *den ursprungliga*

2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafik-

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2016:1212.

lydelsen, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

förordning, i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla vid överträdelse av de principer för upphandling av koncessioner som gäller enligt första stycket eller vid överträdelse av 7 eller 8 §.

#### 11 §<sup>1</sup>

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlings-skadeavgift).

Vid nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner:

- 10 kap. 14 § (dokumentation),
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och
- 17 kap. (upphandlings-skadeavgift).

Vid direkttilldelning enligt artikel 5.3a, tilldelning enligt artikel 5.3b eller nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2016:1212.

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,*

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,* och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i den ursprungliga lydelsen,* inte följts.

1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,*

2. 16 kap. 13 § om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,* och

3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2, 5.3a, 5.3b eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2016/2338,* inte följts.

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

## 2.13 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

Härmed föreskrivs att 1 kap. 3 §, 4 kap. 10 och 11 §§ och 6 kap. 2 § lagen (2011:725) om behörighet för lokförare ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap. 3 §

I denna lag betyder

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519),

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen,

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

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 5 § järnvägslagen,

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 11 § järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller 4 kap. 4 § lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen eller 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen

eller 2 kap. 2 § lagen om nationella  
järnvägssystem,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5  
kap. 1 §.

#### 4 kap.

##### 10 §

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhets-  
myndighet och behörig olycks-  
utredande myndighet i annat  
land inom EES eller i Schweiz  
samt Europeiska järnvägsbyrån, i  
samtliga fall när det gäller upp-  
gifter som den mottagande myn-  
digheten behöver för att fullgöra  
sitt uppdrag enligt bestämmelser  
som genomför direktiv  
2007/59/EG, och

1. behörig järnvägssäkerhets-  
myndighet och behörig olycks-  
utredande myndighet i annat  
land inom EES eller i Schweiz  
samt Europeiska *unionens järn-  
vägsbyrå*, i samtliga fall när det  
gäller uppgifter som den motta-  
gande myndigheten behöver för  
att fullgöra sitt uppdrag enligt  
bestämmelser som genomför  
direktiv 2007/59/EG, och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig in-  
frastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller  
anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestäm-  
melser som genomför direktiv 2007/59/EG.

##### 11 §

Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av person-  
uppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret  
får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller upp-  
gifter om den registrerade själv,

2. olycksutredande myndighet i Sverige,

3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksut-  
redande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,

4. Europeiska *järnvägsbyrån*, 4. Europeiska *unionens järn-  
och vägsbyrå*, och

5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verk-  
samhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen meddelar föreskrifter om villkoren för direktåtkomst  
och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.



## 6 kap.

### 2 §

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519).

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om *sanktionsavgift kan tas ut enligt 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen (2020:XX) eller 7 kap. 1 § 4 lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem.*

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

## 2.14 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Härigenom föreskrivs att 10 § järnvägstrafiklagen (2018:181) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

10 §

Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 7 kap. 29 § järnvägsmarknadslagen (2020:XX) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

---

Denna lag träder i kraft den 16 juni 2020.

## 2.15 Förslag till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att järnvägslagen (2004:519) ska upphöra att gälla vid utgången av 15 juni 2020.

---

### 3 Ärendet och dess beredning

Denna promemoria har tagits fram i Regeringskansliet för att göra det möjligt att lägga fram ett förslag för att införliva de delar av EU:s fjärde järnvägs paket som ännu inte är genomförda i svensk rätt. Avsikten är också att i samband härmed ersätta den nuvarande järnvägslagen (2004:519) med fyra nya lagar. Arbetet har bedrivits i Näringsdepartementet och Infrastrukturdepartementet.



## 4 Järnvägsmarknaden och järnvägslagstiftningen

### Den svenska järnvägsmarknaden

Järnvägsmarknaden består av ett antal samverkande delmarknader vars verksamheter möjliggör de järnvägstransporter som erbjuds kunderna. Ett trettiotal järnvägsföretag bedriver den trafikverksamhet som tillhandahåller person- eller godstransporter till privata kunder och myndigheter, som i första hand upphandlar lokal och regional persontrafik. Järnvägsföretagen gör detta i konkurrens med varandra, men också med transportörer inom andra trafikslag. Deras verksamhet omsätter årligen totalt ca 18.5 miljarder kronor. För att kunna utföra sina transporttjänster behöver de järnvägsfordon, spårkapacitet och de tjänster som behövs för att kunna utföra transporter. Järnvägsföretagen köper huvudsakligen dessa tjänster av företag verksamma i specialiserade terminaler, stationer och depåer. I dessa anläggningar tillhandahålls t.ex. underhålls-, lastnings- och lossningstjänster. Järnvägsföretagen är också beroende av att tilldelas tåglägen. Tåglägen planeras och tilldelas av infrastrukturförvaltare som på sina respektive järnvägsnät har en monopolställning. Förvaltningen av merparten av det svenska järnvägsnätet är samhällsekonomiskt styrd och offentligt finansierad. Trafikverket är som infrastrukturförvaltare för det statliga järnvägsnätet överlägset störst. Järnvägsföretag och andra fordonsägare samt infrastrukturförvaltare köper också den järnvägsmateriel (fordon och fasta anläggningar eller delar av sådana) som behövs för deras respektive verksamheter. Producenterna av materielen bedriver sin verksamhet på kommersiell grund, ofta i flera länder. Dessa anlitar också, liksom även infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, konsultföretag med specialistkompetens och företag som ägnar sig åt oberoende granskning i samband med myndighetsbeslut om godkännande av

järnvägsmateriel och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Konsulterna och de oberoende granskningsorganen verkar oftast på kommersiell grund på specialiserade tjänstemarknader, som inte sällan är internationella. Verksamheterna på alla dessa marknader står under tillsyn från olika myndigheter, som granskar om de bedrivs i enlighet med föreskrivna krav om t.ex. effektiv konkurrens, icke-diskriminerande och konkurrensneutral behandling samt säkerhet. Det finns också en särskild marknad för utbildning av personal inom järnvägen. På den marknaden verkar bl.a. utbildningsanordnare och examinatoreer som har en reglerad roll när det gäller utbildning av lokförare. En särskild roll intar också Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) som utarbetar stora delar av EU:s regelverk på järnvägsområdet, särskilt de rättsakter som antas av kommissionen i form av genomförande- och delegerade akter. ERA kommer genom rättsakterna i fjärde järnvägspaketet få en ännu mer central roll. T.ex. kommer ERA ha en slags tillsynsroll över hur Transportstyrelsen utför sina uppgifter på områdena för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet. ERA får också befogenhet att i vissa fall utfärda säkerhetsintyg för järnvägsföretag och besluta om godkännande av att fordon släpps ut på marknaden.

#### **4.1 En europeisk inre järnvägsmarknad**

Med målsättningen att inrätta en inre järnvägsmarknad fastställdes redan tidigt i EU-lagstiftningen de grundläggande principerna för att förbättra järnvägarnas 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. Järnvägspaketen har tidigare beskrivits utförligt i ett delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> SOU 2013:83 s. 108 ff.

## 4.2 Fjärde järnvägspaketet

### 4.2.1 Allmänt

EU-kommissionen offentliggjorde den 30 januari 2013 sitt förslag om ett fjärde järnvägspaket.<sup>16</sup> Paketet omfattar sex förslag till rättsakter som kan delas upp i två block, den s.k. tekniska pelaren och den s.k. politiska pelaren.

Den tekniska pelaren förhandlades klar först och beslutades den 11 maj 2016. Denna del består av följande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning)
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (omarbetning)

Den politiska pelaren beslutades den 14 december 2016 och består av följande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2337 av den 14 december 2016 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller

---

<sup>16</sup> "Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om fjärde järnvägspaketet – fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet för att främja konkurrenskraft och tillväxt i EU" COM(2013) 25 final.

öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen

### 4.3 Den tekniska pelaren

Huvudsyftet bakom rättsakterna i den tekniska pelaren är att effektivisera och snabba upp olika beslutsprocesser. Det rör dels regelgivningsprocesser, dels godkännande- och tillståndsgivningsprocesser där bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägs-säkerhet tillämpas. Tyngdpunkten ligger på de senare. Tanken är att ökad hastighet i dessa processer ska möjliggöra minskningar av företagens administrativa kostnader för kontroll av regelefterlevnad och därigenom bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Därtill syftar rättsakterna till att minska risken för att beslutsprocesserna används till förtäckt diskriminering samt anpassning av regelverket till Lissabonfördraget. Enligt EU-kommissionen ligger fokus i denna del av fjärde järnvägspaketet på att ta bort återstående administrativa och tekniska hinder genom att etablera ett gemensamt förhållningssätt till säkerhets- och driftskompatibilitetsregler för att ge skalfördelar för järnvägsföretag som är verksamma i flera EU-länder.

Som ett led i att snabba upp olika processer får EU-kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), tidigare Europeiska järnvägsbyrån en viktigare roll. Medlemsstaterna får mindre inflytande över två regelgivningsprocesser. Det handlar dels om fastställande av krav på tekniska egenskaper för järnvägsutrustning i form av s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), dels om fastställande av krav på det säkerhetsarbete som järnvägssystemets aktörer ska utföra i form av s.k. gemensamma säkerhetsmetoder (CSM). ERA ska vidare säkerställa ett harmoniserat införande av det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) i unionen genom att kontrollera de planerade tekniska lösningarna. ERA får också fatta beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper samt möjlighet att utfärda gemensamt säkerhetsintyg, dvs. det tillstånd järnvägsföretag vid sidan av licens behöver för att bedriva järnvägstrafik.



### 4.3.1 ERA-förordningen, förordning (EU) 2016/796

#### *Syftet*

Den 11 maj 2016 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004. Förordningen innehåller bestämmelser om byråns inrättande och uppgifter samt medlemsstaternas uppgifter inom ramen för förordningen. Förordningen stöder inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, i synnerhet målen för driftskompatibilitet hos unionens järnvägsystem enligt direktiv (EU) 2016/797, säkerheten hos unionens järnvägssystem enligt direktiv (EU) 2016/798 och behörighetsprovning av lokförare enligt direktiv 2007/59/EG<sup>17</sup>. Fjärde järnvägspaketet medför att byrån får en annan och utökad roll än tidigare.

#### *Förordningens innehåll*

*Kapitel I* innehåller allmänna bestämmelser om syfte och tillämpningsområde vilket redogjorts för i stycket ovan. Det finns även bestämmelser om byråns mål, som ska vara att bidra till vidareutvecklingen av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan gränser och till att detta fungerar effektivt genom att garantera en hög nivå i fråga om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet och samtidigt förbättra järnvägssektorns konkurrenskraft. Byråns mål ska också vara att följa utvecklingen av nationella regler på järnvägsområdet för att stödja arbetet vid de nationella myndigheter som är verksamma på områdena säkerhet och driftskompatibilitet och främja att förfarandena optimeras. Där så föreskrivs i direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 fullgör byrån rollen som unionsmyndighet. Det redogörs för byråns rättsliga ställning och vilka olika akter (rekommendationer, yttranden, beslut, tekniska dokument, granskningsrapporter, samt riktlinjer och andra icke-bindande dokument) som byrån får utfärda.

---

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprovning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen.

*Kapitel II* handlar om arbetsmetoder. Det redogörs för arbetsgrupper och andra grupper inrättade samt för olika former av samråd. Vidare anges i vilka fall byrån ska genomföra konsekvensbedömningar. Det finns även en redogörelse för hur besök i medlemsstaterna förväntas gå till. I kapitlet nämns one-stop-shop som är ett informations- och kommunikationssystem som upprättas av byrån och underhålls av densamma. One-stop-shop, som ska vara ”operationell” senast den 16 juni 2019, har följande funktioner:

- en enda kontaktpunkt för ansökningar om typgodkännande, godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och gemensamma säkerhetsintyg,

- en gemensam plattform för informationsutbyte för byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna, och

- ett ”förvarningssystem” som i ett tidigt skede fastställer behovet av samordning mellan de beslut som ska fattas av nationella säkerhetsmyndigheter respektive av byrån i fråga om olika ansökningar som kräver likartade godkännanden eller gemensamma säkerhetsintyg.

*Kapitel III* reglerar byråns uppgifter gällande järnvägssäkerhet. Byrån ska lämna rekommendationer till EU-kommissionen om gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål. Det kan även bli aktuellt med rekommendationer om andra åtgärder på säkerhetsområdet. Vidare ska byrån ge riktlinjer för att bistå de nationella säkerhetsmyndigheterna vad gäller tillsyn i enlighet med artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798. I vissa fall får byrån lämna rekommendationer till EU-kommissionen och utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument. Vidare anges att byrån ska utfärda, förnya, dra in, ändra, begränsa eller återkalla gemensamma säkerhetsintyg. I kapitlet beskrivs även byråns roll med avseende på systemet för certifiering av enheter som är ansvariga för underhåll, samarbete med nationella utredningsorgan, transport av farligt gods på järnväg och informationsutbyte om säkerhetsrelaterade olyckor.

*Kapitel IV* innehåller regler om byråns roll när det gäller att uppnå driftskompatibilitet i järnvägssystemet. Det handlar bl.a. om att lämna rekommendationer till EU-kommissionen, avge yttranden, utfärda tekniska dokument, utfärda beslut om godkännande innan ett anbudsförfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds och att ge vägledning om standarder för de berörda europeiska

standardiseringsorganen. Byrån får även utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument. Här redogörs för att byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper. Byrån ska ges befogenhet att förnya, dra in, ändra eller återkalla sådana godkännanden. Byrån har även en roll innan anbuds-förfarande för markbaserad ERTMS-utrustning inleds. Byrån ska kontrollera de tekniska lösningarna och fatta ett beslut om förhandsgodkännande innan det slutliga godkännandet för ibruktagande av den nationella säkerhetsmyndigheten. Byrån är vidare systemansvarig myndighet för att säkerställa en samordnad utveckling av telematikapplikationer och ska stödja verksamheten vid anmälda organ för bedömning av överensstämmelse.

I *kapitel V* redogörs för byråns roll vad gäller antagande av nationella regler, dvs. regler som meddelas av medlemsstaterna i enlighet med de förfaranden och restriktioner för innehåll som regleras i direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798. Byrån ska i särskild ordning kontrollera utkast till nationella regler, men även kontrollera gällande nationella regler. Det ska finnas ett it-system för anmälningar och klassificering av nationella regler som byrån ska förvalta. Medlemsstaterna ska anmäla nationella regler till byrån och EU-kommissionen via detta it-system.

*Kapitel VI* innehåller regler om byråns uppgifter för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). Byrån ska fungera som s.k. systemmyndighet för ERTMS för att säkerställa en samordnad utveckling av ERTMS i unionen. Byrån ska utveckla och underhålla tekniska verktyg för förvaltning av de olika versionerna av ERTMS. Byrån ska även utarbeta och sprida riktlinjer för tillämpning till intressenterna och dokument som förklarar de tekniska specifikationerna för ERTMS. Byrån ska också inrätta och inneha ordförandeskapet för en ERTMS-grupp bestående av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse.

I *kapitel VII* behandlas byråns roll i övervakningen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, vilket innebär bl.a. övervakning av de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser genom granskning och inspektioner. Byrån ska ha rätt att granska de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter avseende säkerhet och driftskompatibilitet och effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av aktörernas säkerhetsstyrningssystem enligt artikel 17 i direktiv

(EU) 2016/798. Vidare ska byrån, som en del i övervakningen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, stödja EU-kommissionen vid övervakningen av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse. Detta ska ske genom stöd till ackrediteringsorgan och till relevanta nationella myndigheter samt genom granskningar och inspektioner. Byrån ska vidare, tillsammans med de nationella utredningsorganen, samla in relevanta uppgifter om olyckor och tillbud. Byrån ska övervaka den allmänna säkerheten i unionens järnvägssystem, liksom utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet i unionens järnvägssystem. Vartannat år ska byrån för EU-kommissionen lägga fram och offentliggöra en rapport om utvecklingen av säkerhet och driftskompatibilitet inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

I *kapitel VIII* återfinns bestämmelser om byråns övriga uppgifter. Kapitlet behandlar bl.a. frågor om järnvägspersonal, register, samarbete mellan nationella säkerhetsmyndigheter, utredningsorgan och representativa organ samt skyldighet att bistå EU-kommissionen. Byrån har även en roll när det gäller internationella förbindelser.

I *kapitel IX* redogörs för byråns organisation. Där framgår att byråns förvaltnings- och ledningsstruktur ska bestå av en styrelse (Management Board), en direktion (Executive Board), en verkställande direktör (Executive Director) och en eller flera överklagandenämnder (Board of Appeal). Det anges hur dessa organ ska utses och vilka uppgifter de ska ha. Det finns bestämmelser om hur vissa beslut som fattats av byrån i fråga om gemensamt säkerhetsintyg eller godkännande, liksom fall där byrån underlåtit att agera inom gällande tidsfrister, kan bli föremål för överklagande till överklagandenämnden efter det att omprövning har slutförts. Det redogörs även för omprövning och om skiljeförfarande vid meningsskiljaktighet mellan byrån och en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter.

*Kapitel X* behandlar finansiella bestämmelser, bl.a. vad som utgör intäkter och utgifter hos byrån och hur budgeten genomförs.

I *kapitel XI* finns bestämmelser om personal och i *kapitel XII* allmänna bestämmelser, bl.a. om immunitet och privilegier för byrån och dess personal, avtal om byråns säte, ansvarsbestämmelser, språkkodning, öppenhet och bedrägeribekämpning. Det finns en bestämmelse som handlar om samarbete med nationella myndigheter

och organ (artikel 76). Det anges att byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ingå samarbetsavtal (Cooperation Agreements) för genomförandet av artiklarna 14 (gemensamma säkerhetsintyg), 20 (godkännande för utsläppande på marknaden av fordon) och 21 (godkännande för utsläppande på marknaden av fordonstyper). Dessa samarbetsavtal kan vara särskilda avtal eller ramavtal och kan omfatta en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. Avtalen ska innehålla en specificerad beskrivning av uppgifter och resultatvillkor och fastställa tidsfristerna för de förväntade resultaten samt avgöra hur de avgifter som de sökande betalar ska fördelas mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna.

*Kapitel XIII* innehåller slutbestämmelser och reglerar genomförandeakter avseende avgifter och taxor som ska betalas till byrån, kommittéförfarande, EU-kommissionens utvärdering och översyn av byråns arbete och slutligen övergångsbestämmelser. I övergångsbestämmelserna anges att byrån ersätter och efterföljer Europeiska järnvägsbyrån som inrättades genom förordning (EG) nr 881/2004, när det gäller alla ägarförhållanden, avtal, rättsliga förpliktelser, anställningskontrakt, ekonomiska åtaganden och skulder.

#### **4.3.2 Driftskompatibilitetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/797**

##### *Syftet*

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen är en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG. Direktivet syftar till att skapa ett tekniskt sammanlänkat och driftskompatibelt järnvägssystem inom unionen. Avsikten är att direktivets reglering ska leda till en optimal nivå av teknisk harmonisering för att främja, förbättra och utveckla järnvägstransporterna inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet till nytta för unionsmedborgare och ekonomiska aktörer på den inre marknaden. Detta ska åstadkommas genom att det fastställs villkor för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av de olika delarna av järnvägssystemet (delsystemen). Den tekniska harmoniseringen syftar också

till att det successivt ska inrättas en inre marknad för järnvägs-materiel och tjänster på järnvägsområdet.

Den största nyheten jämfört med tidigare direktiv på drifts-kompatibilitetsområdet är att det införs godkännande av fordon på unionsnivå. Det innebär att Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), med bistånd från berörd nationell säkerhetsmyndighet, ska pröva godkännande att släppa ut fordon på marknaden. Tanken är att härigenom skapa billigare och snabbare godkännandeprocesser, som också ska leda till ökad järnvägssäkerhet.

Direktivet ska vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 16 juni 2019, med en möjlighet att senarelägga genomförandet ett år. Medlemsstaterna ska i så fall senast den 16 december 2018 meddela ERA och EU-kommissionen om senareläggningen och ange skälen för detta.

### *Direktivets innehåll*

*Kapitel I* innehåller allmänna bestämmelser om syfte, tillämpnings-område, definitioner och den grundläggande bestämmelsen att del-system ska uppfylla de s.k. väsentliga kraven.

Tillämpningsområdet för direktivet har utvidgats och gäller nu ”unionens järnvägssystem” som detta definieras i bilaga I till direktivet. För närvarande gäller kraven endast för det s.k. TEN-nätet (Transeuropeiska transportnätet) och därutöver vad som eventuellt framgår av enskilda tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) när det gäller vilken typ anläggningar som regleras. Av bilaga I framgår att unionens järnvägssystem består av järnvägs-nät och fordon. Till järnvägsnät hör alla linjer för höghastighets- trafik och konventionell trafik, både vad gäller godstrafik och persontrafik samt knutpunkter och linjer som sammanbinder dessa linjer och knutpunkter.

I likhet med tidigare direktiv på området undantas tunnelbanor, spårvägar och nät som är helt åtskilda från unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förorts- trafik och de järnvägsföretag som bedriver trafik på enbart sådana nät. Vidare får medlemsstaterna från tillämpningen av regelverket också undanta bl.a. privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sido-

spår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter (industrispår) och infrastruktur och fordon som används uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

*Kapitel II* reglerar TSD:er. Genom TSD:er, som EU-kommissionen getts befogenhet att anta i form av delegerade akter, slås fast hur varje delsystem ska uppfylla de väsentliga kraven. Varje delsystem ska omfattas av (minst) en TSD. I kapitlet anges också mer i detalj vad varje TSD ska innehålla samt hur arbetet med att ta fram, anta och göra översyner av TSD:er ska gå till. Vidare behandlas vad som ska gälla i de fall det framkommer att det föreligger brister hos en TSD samt i vilka situationer det är möjligt för medlemsstaterna att tillåta en sökande att inte tillämpa en viss TSD.

*Kapitel III* reglerar driftskompatibilitetskomponenter, dvs. de komponenter som delsystem består av och som är avgörande för att driftskompatibilitet inom järnvägssystemet ska uppnås. I kapitlet anges villkor för att driftskompatibilitetskomponenter ska få släppas ut på marknaden och hur bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för användning ska göras. Därutöver regleras vad som ska gälla om det framkommer att en driftskompatibilitetskomponent trots detta inte överensstämmer med de väsentliga kraven.

*Kapitel IV* innehåller regler om delsystem. Inledningsvis slås fast att det ska råda fri rörlighet för delsystem som uppfyller de väsentliga kraven. Delsystem ska anses uppfylla de väsentliga kraven om de överensstämmer med tillämpliga TSD:er och eventuella nationella regler som antagits och utformats i enlighet med direktivets krav. I kapitlet regleras också hur EG-kontrollförklaring av delsystem ska gå till samt vad som ska gälla i de fall det upptäcks att ett delsystem trots att förfarande för EG-kontroll genomförts inte uppfyller de väsentliga kraven.

*Kapitel V* behandlar godkännandeprocessen för både fasta installationer och för fordon. Efter det att EG-kontrollförfarande genomförts, och på grundval av detta, ska den nationella säkerhetsmyndigheten i berört medlemsland pröva om en fast installation ska godkännas för att få tas i bruk. För installationer som innefattar ERTMS-utrustning (dvs. utrustning hänförlig till järnvägssystemet European Rail Traffic Management System) krävs dock ett förhandsgodkännande från ERA. För fordon gäller i stället att ERA eller, i de fall fordonet endast ska användas i en medlemsstat, ERA

eller den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten ska godkänna att fordonet släpps ut på marknaden. I kapitlet finns även bestämmelser om typgodkännande av fordon, registrering i fordonsregister av godkända fordon, kontroller som ska utföras av järnvägsföretag innan fordonet används samt vad som ska gälla om det uppdagas att ett godkänt fordon inte överensstämmer med de väsentliga kraven.

*Kapitel VI* reglerar vad som ska gälla för organ för bedömning av överensstämmelse. Medlemsstaterna ska utnämna anmälande myndigheter. Den anmälande myndigheten ska bedöma, anmäla och kontrollera organ för bedömning av överensstämmelse, dvs. *anmälda organ* som bedömer överensstämmelse av krav som framgår av TSD:er och *utsedda organ* som bedömer krav som framgår av nationella regler. (F.n. fullgör Swedac denna uppgift i förhållande till anmälda organ). I kapitlet uppställs krav på bedömningsorganens opartiskhet och kompetens samt bestämmelser om deras uppgifter och skyldigheter.

*Kapitel VII* innehåller regler om register. I direktivet regleras tre olika register; fordonsregister, europeiskt register över fordonstyper och infrastrukturregister. Vidare finns bestämmelser om fordonsnummersystem som ska anges vid registrering.

*Kapitel VIII* innehåller övergångs- och slutbestämmelser. De nya reglerna ska inte tillämpas retroaktivt. Fordonsgodkännanden som beslutats före ikraftträdandet av det nya regelverket den 16 juni 2019 (alt. 16 juni 2020 om medlemsstaten begärt förlängning av genomförandetiden) ska fortsätta gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljades. Om ett fordon's geografiska område för användning ska utvidgas i förhållande till befintligt godkännande, krävs dock ett nytt godkännande för utsläppande på marknaden enligt det nya regelverket, dock endast såvitt avser det nya och utvidgade området. Nytt godkännande krävs också efter modernisering eller ombyggnation (artikel 21.12). Även godkännanden av fasta installationer ska fortsätta att gälla till dess installationen moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande ska krävas (artikel 18.6).



### 4.3.3 Säkerhetsdirektivet, direktiv (EU) 2016/798

#### *Utvecklingen på järnvägssäkerhetsområdet*

Ett arbete med att främja tillväxten av järnvägstrafiken och med syftet att skapa en gemensam europeisk marknad pågår sedan början av 1990-talet. För att en ökning av den internationella trafiken inte ska leda till att säkerhetsnivån sjunker och för att fullfölja intentionen att skapa en gemensam marknad för järnvägstrafiken, har det ansetts nödvändigt med en gemensam ramlagstiftning för säkerheten. Detta arbete resulterade i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG<sup>18</sup> som bl.a. harmoniserade de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning. I direktivet fastställdes vidare bestämmelser som ska genomföras i medlemsstaternas lagstiftning, bl.a. gällande säkerhetsstyrningssystem, säkerhetsintyg för järnvägsföretag och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. På överstatlig nivå ska fastställas gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål som medlemsstaterna ska efterleva genom att anta nationella säkerhetsbestämmelser som överensstämmer med dessa. Ett av syftena med inrättandet av ERA<sup>19</sup> var att lägga fast en gemensam inriktning för arbetet med järnvägssäkerheten inom det europeiska järnvägssystemet. Direktiv 2004/49/EG har härefter kompletterats, bl.a. genom direktiv 2008/110/EG som innehåller bestämmelser om underhållsansvarig enhet. Direktiv 2004/49/EG med ändringar är infört i järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) och myndighetsföreskrifter. Vidare har ändringar gjorts i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. För en utförligare bakgrundsbeskrivning när det gäller direktiv 2004/49/EG hänvisas till prop. 2006/07:45.

För att fortsätta arbetet med att vidareutveckla ett gemensamt europeiskt järnvägsområde har det ansetts nödvändigt att revidera

---

<sup>18</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

<sup>19</sup> Se artikel 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen).

direktiv 2004/49/EG i grunden. Detta arbete har resulterat i direktiv (EU) 2016/798.

### *Syftet*

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet är en omarbetning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG. Det övergripande syftet med direktiv (EU) 2016/798 anges i direktivet vara att säkerställa att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas. Direktivet omfattar säkerhetskrav för systemet som helhet, bl.a. säker infrastrukturförvaltning och säker drift av trafiken samt samspillet mellan järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och andra aktörer inom unionens järnvägssystem (artikel 1 och artikel 2.1). Regleringen är i stora delar överensstämmande med direktiv 2004/49/EG, med den skillnaden att regleringen i det nya direktivet i många avseenden är mer detaljerad. Det finns även områden där helt nya krav ställs. Det rör exempelvis bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndigheten, i Sverige Transportstyrelsen, där denna får fler uppgifter och där kraven på samarbete med ERA och andra nationella säkerhetsmyndigheter ökar. ERA kommer att bedriva tillsyn över de nationella säkerhetsmyndigheterna (artikel 33 i förordning (EU) 2016/796), bl.a. när det gäller effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem. En annan nyhet är att järnvägsföretag ska kunna beviljas gemensamt säkerhetsintyg av ERA som ett led i att minska aktörernas tidsspillan och kostnader. Det gemensamma säkerhetsintyget ska, till skillnad från vad som gäller enligt direktiv 2004/49/EG, kunna vara giltigt i flera länder och kunna utvidgas till de länder det ursprungligen inte var meddelat för. Parallellt med intyg utfärdade av ERA kommer det att finnas en möjlighet att få intyg utfärdade av den nationella säkerhetsmyndigheten. När det gäller gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, som till viss del regleras genom direktiv 2004/49/EG, kommer EU-kommissionen i och med direktiv (EU) 2016/798, att kunna anta delegerade akter med avseende på innehållet i dessa. Medlemsstaterna ska, i likhet med vad

som gäller enligt direktiv 2004/49/EG, företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs med anledning av de gemensamma säkerhetsmetoderna och för att uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. Styrningen av nationella regler ("nationella säkerhetsbestämmelser" i direktiv 2004/49/EG) har dock blivit tydligare än förut och utvecklingen att införa restriktioner mot antagande av nya nationella regler, som startade genom direktiv 2004/49/EG, har fortsatt. Numera anges dessutom att medlemsstaterna, för att anmäla de nationella regler som antas till byrån och EU-kommissionen, ska använda det därför avsedda it-systemet, i dag benämnt Notif-IT.

Direktivet ska vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 16 juni 2019. I likhet med vad som gäller enligt direktiv (EU) 2016/797 har medlemsstaterna möjlighet att förlänga genomförandetiden ett år, till den 16 juni 2020.

### *Direktivets innehåll*

*Kapitel I* innehåller allmänna bestämmelser om syfte, tillämpningsområde och definitioner. Tillämpningsområdet anges vara medlemsstaternas järnvägssystem. I skäl tre till direktivet anges att detta direktiv och direktiv (EU) 2016/797 bör ha samma tillämpningsområde. Således är tillämpningsområdet för detta direktiv "unionens järnvägssystem" som detta definieras i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797.

I likhet med tidigare direktiv på området undantas tunnelbanor, spårvägar och nät som är helt åtskilda från unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik och de järnvägsföretag som bedriver trafik på enbart sådana nät. Vidare får medlemsstaterna från tillämpningen av regelverket också undanta bl.a. privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter (industrispår) och infrastruktur och fordon som används uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål.

*Kapitel II* handlar om utveckling och hantering av järnvägssäkerhet. Det behandlar bl.a. roller för olika aktörer inom unionens järnvägssystem, riskkontrollåtgärder, gemensamma säkerhetsindikatorer, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål

och nationella regler på säkerhetsområdet. Vidare finns en detaljerad reglering om det säkerhetsstyrningssystem som ska inrättas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Medlemsstaterna har en skyldighet att säkerställa att åtgärder för utveckling och förbättring av säkerheten på järnvägarna görs med beaktande av ett systembaserat angreppssätt.

*Kapitel III* reglerar det gemensamma säkerhetsintyget och samarbetet kring detta mellan ERA och nationella säkerhetsmyndigheter. I kapitlet beskrivs även vad som gäller vid oenighet mellan nationella säkerhetsmyndigheter och byrån. Vidare finns bestämmelser om säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare, tillgång till utbildning, underhåll av fordon och underhållsansvariga enheter.

*Kapitel IV* innehåller regler om den nationella säkerhetsmyndigheten och dess uppgifter. I kapitlet finns även bestämmelser om tillsyn av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, principer för beslutsfattande och den årsrapport som ska överlämnas till ERA av de nationella säkerhetsmyndigheterna.

I *kapitel V* behandlas utredning av olyckor och tillbud. Det anges exempelvis att medlemsstaterna ska utse ett utredningsorgan och att byrån ska samarbeta med detta utredningsorgan i vissa fall. I Sverige är det Statens haverikommission som verkar som utredningsorgan. Några större förändringar i förhållande till vad som gäller enligt direktiv 2004/49/EG har inte gjorts. Det införs dock en möjlighet för EU-kommissionen att ta fram genomförandeakter om en rapporteringsstruktur som ska följas vid upprättande av utredningsrapporter för olyckor och tillbud.

*Kapitel VI* innehåller övergångs- och slutbestämmelser. ERA ska bevilja gemensamma säkerhetsintyg senast från och med den 16 juni 2019. Säkerhetsintyg som utfärdats mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019 omfattas av direktiv 2004/49/EG. Sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut.

#### **4.3.4 Sammanfattning av nyheter i tekniska pelaren**

Den tekniska pelarens tre rättsakter är i huvudsak strukturerade på samma sätt som de äldre rättsakter som de har ersatt. Många bestämmelser har utan ändringar flyttats över till de nya. Andra bestäm-

melser har endast ändrats redaktionellt i samband med överflyttningen eller ändrats för att spegla en praxis som vuxit fram och reglering i kommissionsförordningar och kommissionsbeslut antagna inom ramen för kommittéförfarandet. Det finns dock ett antal bestämmelser som introducerar materiella nyheter, främst gäller det beslut om godkännande av fordon att släppas ut på marknaden och beslut om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag.

*De nya driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektiven – (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798*

I dessa direktiv introduceras de flesta av fjärde järnvägspaketets materiella nyheter. En sådan är att det nya driftskompatibilitetsdirektivets geografiska tillämpningsområde utsträcks till att gälla inom hela unionens järnvägssystem. Det gamla direktivet behövde endast tillämpas på de delar av järnvägssystemet som ingår i det Transeuropeiska transportnätet (TEN). I båda direktiven införs också nya bestämmelser om delegering av beslutsbehörighet till EU-kommissionen. Syftet bakom dessa bestämmelser är dels att anpassa de nya direktiven till Lissabonfördragets regler, dels att ge EU-kommissionen möjlighet att i detalj harmonisera olika förfaranden som den europeiska unionens järnvägsbyrå, nationella säkerhetsmyndigheter och olika typer av marknadsaktörer, inklusive oberoende bedömningsorgan, ska tillämpa. Därtill har ett nytt krav införts i direktivens bestämmelser om krav på hur s.k. gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) ska tas fram och beslutas. Denna typ av kostnadsdrivande underliggande reglering, som EU-kommissionen får anta som delegerade akter respektive genomförandeakter, måste numer vara konsekvensanalyserad av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) innan EU-kommissionen får fatta beslut om att anta dem.

De viktigaste materiella nyheterna rör dock de bestämmelser i direktiven som reglerar godkännande av fordons utsläppande på marknaden och utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag. De nya bestämmelserna vilar inte på principen ömsesidigt erkännande av nationella behöriga myndigheters beslut, utan på att ERA får fatta beslut med giltighet inom en av sökanden definierad del av eller hela

EES-området. För fordon som endast ska användas i en medlemsstat, eller för järnvägsföretag som endast har för avsikt att vara verk samma i en medlemsstat får dock även fortsättningsvis nationell behörig myndighet besluta om godkännande och utfärdande. Sökanden väljer i dessa fall vilken av myndigheterna som ska handlägga ärendet och fatta godkännande- eller utfärdandebeslutet.

Utifrån denna nya ordning har nya bestämmelser införts om vad en ansökan ska innehålla, vem eller vilka oberoende bedömningsorgan som ska användas för att upprätta underlag för ansökan, till vem ansökan ska ställas, förfaranden och tidsfrister för handläggning och överklagande. Dessa bestämmelser kompletteras med detaljerad reglering i genomförandeakter.

En ytterligare nyhet med koppling till de nya bestämmelserna om fordonsgodkännande i direktiv (EU) 2016/797 är en utvidgning av användning av EG-kontroll. Denna kontroll ingår som ett led i godkännandeprövningen och innebär att sökanden åläggs använda oberoende bedömningsorgan för att kvalitetssäkra och sammanställa underlaget för ansökan om godkännande av ett fordon eller en fast installation. EG-kontroll ska inte längre enbart tillämpas vid bedömning av överensstämmelse med krav i harmoniserad EU-reglering i form av TSD:er utan även för kontroll av överensstämmelse med nationella regler som har utfärdats för att uppfylla de s.k. väsentliga kraven (jfr bilaga III till direktiv (EU) 2016/797).

I samband härmed har införts mer detaljerade bestämmelser med krav på s.k. utsedda organs oberoende och yrkesskicklighet. Utsedda organ är de bedömningsorgan som utför EG-kontroll i förhållande till nationella oharmoniserade regler (jfr anmälda organ som utför kontroll i förhållande till EU-harmoniserad reglering). EU-kommissionen har också bemyndigats att i genomförandeakter specificera de förfaranden som ska användas vid EG-kontroll, både vad gäller anmälda och utsedda organ.

Fasta installationer ska liksom tidigare godkännas för ibruktagande av nationell säkerhetsmyndighet. Dock har det i direktiv (EU) 2016/797 lagts till nya bestämmelser som involverar ERA i beredningen av godkännandebeslut i de fall den fasta installationen avser det europeiska signal- och trafikledningssystemet ERTMS. Bestämmelserna syftar till att ge ERA, som är systemansvarig för ERTMS, en möjlighet att granska om planerade ERTMS-installationer överensstämmer med tillämpliga TSD:er och därmed kan

anses vara driftskompatibla. Denna granskning ska ske innan behörig nationell myndighet fattar beslut om godkännande av installationen ifråga och särskilda bestämmelser reglerar vad som händer om ERAs granskning utfaller till sökandens nackdel.

Utöver införande av en ny tillståndsprocess om utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg och införande av krav på att gemensamma säkerhetsmetoder ska ha varit föremål för konsekvensanalys innan EU-kommissionen får besluta att anta dem, är den viktigaste nyheten i järnvägssäkerhetsdirektivet krav på att samtliga i järnvägsverksamheten berörda aktörer ska vidta åtgärder för riskhantering. Orsaken är den pågående utvecklingen på järnvägsmarknaden som innebär att det i stället för intern kontroll av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag blivit allt vanligare att tjänster läggs ut på entreprenad till andra aktörer. Denna ökade förekomst av entreprenörer anses genom ökat ekonomiskt tryck i förening med minskad kontroll hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare medföra risk för negativa effekter på säkerheten. Slutligen har också gjorts viss justering av järnvägssäkerhetsdirektivets tillämpningsområde. Syftet är att ge järnvägssäkerhetsdirektivet samma tillämpningsområde som driftskompatibilitetsdirektivet, dvs. omfatta hela unionens järnvägssystem.

### *ERA-förordningen (EU) 2016/796*

Den nya ERA-förordningen har utökats i förhållande till den tidigare förordningen, (EG) nr 881/2004. Som framgår ovan har ERA i de nya driftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektiven getts behörighet att godkänna järnvägsfordon för att släppas ut på marknaden och att utfärda säkerhetsintyg till järnvägsföretag. Denna reglering kompletteras av bestämmelser i nya ERA-förordningen. Förordningen innehåller dels bemyndiganden till EU-kommissionen att i genomförande- och delegerade akter reglera olika frågor av betydelse för fordonsgodkännande och utfärdande av säkerhetsintyg, dels av materiella bestämmelser. Bemyndigandena avser dels hur avgifter för ERA:s hantering av fordonsgodkännanden och utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg ska fastställas, dels hur överklaganden av byråns beslut ska hanteras, inklusive hur tvister mellan ERA och nationella säkerhetsmyndigheter ska hanteras. Att sådana tvister förutses beror på att nationella säkerhetsmyndigheter ska

vara byrån behjälpliga i handläggningen av tillståndsärenden. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska granska om ett fordon eller ett järnvägsföretag uppfyller krav i nationell lagstiftning. Ett medlingsförfarande ska kunna användas om nationell säkerhetsmyndighet och ERA är oeniga om de nationella kraven är uppfyllda eller ej. I den nya ERA-förordningen finns också bestämmelser om skyldighet för ERA att i avtal med varje nationell säkerhetsmyndighet reglera formerna för och finansieringen av samarbetet (resursdelning) mellan byrån och nationella säkerhetsmyndigheter.

Härutöver återfinns i nya ERA-förordningen bestämmelser om det it-baserade kommunikations- och ärendehanteringssystemet one-stop-shop (OSS). OSS ska bl.a. användas för att ta emot och bereda alla ansökningar om tillstånd, oavsett om ERA eller en nationell säkerhetsmyndighet ska besluta i ärendet.

En annan nyhet är att ERA får tillsynsliknande uppgifter i förhållande till nationella säkerhetsmyndigheter. ERA ska ha rätt att granska de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter när det gäller säkerhet och driftskompatibilitet samt effektiviteten i myndigheternas tillsyn över säkerhetsstyrningssystem. ERA har också getts en liknande uppgift i förhållande till utsedda och anmälda organ. ERA ska stödja ackrediteringsorgan eller andra behöriga myndigheter genom att granska och inspektera utsedda och anmälda organ. Syftet med de nya uppgifterna är dels att bistå EU-kommissionen i övervakningen av medlemsstaternas införlivande av den tekniska pelaren, dels att ge byrån bättre möjligheter att på frivillig grund förmå nationella säkerhetsmyndigheter samt anmälda och utsedda organ att harmonisera sin tillämpning av regelverket.

I nya ERA-förordningen anges också att byrån ska vara systemansvarig myndighet för det europeiska signal- och trafiklednings-systemet ERTMS. I denna nya roll ingår framförallt att driva utvecklingen av specifikationer för systemet samt att kontrollera att ERTMS-anläggningar uppfyller kraven i TSD.

Ytterligare en nyhet är att byrån i särskild ordning ska kontrollera och yttra sig över utkast till nationella regler, liksom redan gällande nationella regler för att minska risken för att nationell reglering står i strid med EU-regleringar i TSD och CSM.



## 4.4 Den politiska pelaren

Marknaden för godstransporter på järnväg öppnades för konkurrens i januari 2007<sup>20</sup> och marknaden för internationella persontransporter på järnväg öppnades för konkurrens i januari 2010<sup>21</sup>.

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 har en öppen persontrafikmarknad. Ett annat problem är att infrastrukturförvaltarna inte är snabba nog att anpassa sig till marknads krav och önskemål. I en del medlemsstater är infrastrukturförvaltarens uppgifter delade på flera aktörer, däribland statsägda järnvägsföretag, vilket skapar intressekonflikter gentemot andra järnvägsföretag. En förbättrad förvaltning av infrastrukturen säkerställer en konkurrensneutral tillgång till infrastrukturen och eliminerar potentiell korssubventionering.

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 upphävs också rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning. Förordningen gav medlemsstaterna möjlighet att ersätta 36 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta, exempelvis särskilda familjebidrag och pensioner. När reglerna tillämpats korrekt har detta statliga stöd ansetts förenligt med den inre marknaden och medlemsstaterna undantogs från skyldigheten att anmäla statligt stöd, även om de uppmanades att offentliggöra sina beslut om ersättning. Endast ett fåtal medlemsstater hänvisar emellertid i dag till förordningen för att motivera att de betalar ut ersättning. Förordningen tillämpas inte i Sverige och upphävandet berörs därför inte närmare in denna promemoria.

---

<sup>20</sup> Direktiv 2004/51/EG.

<sup>21</sup> Direktiv 2007/58/EG.

#### 4.4.1 Direktiv 2012/34/EU

##### *Syftet*

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (Single European Railway Area) är en omarbetning (recast) och syftar till att förenkla, förtydliga och modernisera huvuddelen av den EU-reglering på järnvägsområdet som tillkom 2001 genom antagandet av det s.k. första järnvägspaketets rättsakter. Direktivet ersatte direktiven 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Det innehåller huvudsakligen bestämmelser om styrningen av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, finansiering av och avgifter för infrastruktur samt om villkor för tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Direktivet innehåller också bestämmelser om medlemsstaternas skyldigheter rörande effektiva tillsynsorgan och deras tillsyn, liksom om medlemsstaternas finansiering och styrning av järnvägsinfrastrukturens vidmakthållande och utveckling.

##### *Direktivets innehåll*

Direktiv 2012/34/EU består av fem kapitel där de materiella reglerna i huvudsak finns samlade i kapitel II, III och IV, och där varje av dessa kapitel motsvarar ett av de ovan nämnda direktiven.

*Kapitel I* i direktivet innehåller allmänna bestämmelser, som syfte, tillämpningsområde och definitioner. Av bestämmelserna framgår att direktivet generellt sett är tillämpligt på förvaltning av järnvägsinfrastruktur samt på inrikes och internationella järnvägs transporter som utförs av järnvägsföretag. Därtill är det tillämpligt vid utfärdande, förnyande och ändring av tillstånd (licens) för järnvägsföretag. Slutligen är det också tillämpligt vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (artikel 1).

Det inledande kapitlet i direktivet innehåller också bestämmelser om möjligheter för medlemsstaterna att undanta vissa verksamheter

och järnvägsnät från hela eller delar av direktivet (artikel 2). Det gäller t.ex. fristående lokala järnvägsnät och järnvägsföretag som enbart utför trafik på sådana nät samt s.k. industrispår – järnvägsnät som enbart används av ägaren för transporter av eget gods. Sammanfattningsvis kan undantagen sägas innebära möjligheter att undanta verksamheter som från konkurrenssynpunkt bedömts oväsentliga för järnvägsmarknadens funktion. I järnvägslagen (2004:519) har dessa undantag förts in dels i 1 kap.1 a–1 c §§ (undantag från 6 och 7 kap, dvs. regler om tilldelning av infrastrukturkapacitet respektive uttag av banavgifter), dels i kapitlen där de materiella bestämmelserna finns; som 3 kap. 4 § (undantag från licenskraven), 4 kap. 2 § (undantag från särredovisningskraven) och 5 kap. 4 § (undantag från trafikeringsrättsbestämmelserna).

Avslutningsvis innehåller kapitel I i direktivet ett stort antal definitioner.

*Kapitel II* i direktivet innehåller regler om utvecklingen av unionens järnvägar. I kapitlet finns bl.a. bestämmelser om att järnvägsföretag ska förvaltas enligt kommersiella principer. I de fall företag bedriver olika typer av transportverksamhet, där någon av verksamheterna finansieras helt eller delvis med allmänna medel och den andra på kommersiella villkor – ska verksamheterna särredovisas i syfte att förhindra korssubventionering (4 kap. järnvägslagen). Det finns också trafikeringsrättsbestämmelser (5 kap. järnvägslagen). Att ha trafikeringsrätt innebär möjlighet att delta i den kapacitetstillsdelningsprocess som infrastrukturförvaltare är skyldiga att hålla i och som regleras i 6 kap. järnvägslagen.

*Kapitel III* i direktivet behandlar tillstånd för järnvägsföretag, som i 3 kap. 2 § järnvägslagen kallas licens. Direktivets bestämmelser är indelade i tre avsnitt – tillståndsmyndighet, villkor för meddelande av tillstånd och tillståndets giltighet.

*Kapitel IV* i direktivet, som är det mest omfattande och från marknadsregleringssynpunkt mest betydelsefulla i direktivet, innehåller ett stort antal bestämmelser. Kapitlet är indelat i fyra avsnitt, som i tur och ordning är rubricerade: 1. generella principer, 2. infrastrukturavgifter och avgifter för tjänster, 3. tilldelning av infrastrukturkapacitet, och 4. regleringsorgan, som i Sverige genomförts genom 6 och 7 kap. järnvägslagen.

*Kapitel V* i direktivet innehåller slutbestämmelser.

Direktivet är infört i järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526) samt i myndighetsföreskrifter meddelade med stöd av bemyndigande i lagen och förordningen i mitten av år 2015. Närmare om syftet med direktivet och dess innehåll samt tidigare rättsakter finns beskrivet i propositionen 2014/15:120 s. 28 ff.

#### 4.4.2 Ändringsdirektivet, direktiv (EU) 2016/2370

##### *Syftet med ändringsdirektivet*

EU-kommissionen presenterade i januari 2013 sitt förslag till ett fjärde järnvägspaket. I den politiska delen (marknadsdelen) av paketet ingår bl.a. ändring av direktiv 2012/34/EU.

Den 14 december 2016 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen, i fortsättningen kallas direktivet för ändringsdirektivet. Med ändringsdirektivet införs nya bestämmelser i direktiv 2012/34/EU medan andra ändras eller upphävs. Ändringsdirektivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 25 december 2018.

Godstrafik och internationell persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2007 respektive 2010, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG<sup>22</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG<sup>23</sup>. Dessutom har Sverige och vissa andra medlemsstater öppnat sina nationella persontrafikmarknader för konkurrens genom öppet tillträde eller genom upphandling för avtal om allmän trafik.

Genom ändringsdirektivet ska det gemensamma europeiska järnvägsområdet slutligen uppnås genom att även de nationella persontrafikmarknaderna öppnas för konkurrens inom EU. Eftersom persontrafiken inom EU till största del omfattas av avtal om allmän

---

<sup>22</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.

<sup>23</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

trafik ansågs det nödvändigt att även kräva konkurrensutsatt anbudsförfarande för sådana avtal för att uppnå den önskade marknadsöppningen. Fjärde järnvägspaketet innehåller därför även ändringar av EU:s kollektivtrafikförordning<sup>24</sup>.

EU har länge strävat efter att infrastrukturförvaltarna ska vara oberoende av alla järnvägsföretag. Endast genom att avlägsna incitamentet för att diskriminera konkurrenter blir det möjligt att garantera icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Det är en förutsättning för ett framgångsrikt öppnande av marknaden för inhemska persontrafiktjänster på järnväg. Detta bör också undanröja den möjlighet till korssubventionering som finns inom sådana integrerade strukturer och som även leder till snedvridning av marknaden. Ändringsdirektivet innebär dock inget krav på fullständig separation mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, utan de tillåts under vissa förutsättningar att ha en ägarmässig koppling till varandra (så kallade vertikalt integrerade företag). Ändringsdirektivet uppställer krav på skyddsåtgärder för infrastrukturförvaltare, särskilt inom vertikalt integrerade företag, som syftar till att bevara infrastrukturförvaltarens oberoende. Det ska finnas skyddsåtgärder avseende företagens struktur, bl.a. uppdelning av de finansiella kopplingarna mellan infrastrukturförvaltaren och de andra företagen i den integrerade gruppen. Dessutom fastställs bestämmelser om infrastrukturförvaltarens ledningsstruktur.

Förhoppningen är att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ska bidra till att ytterligare utveckla järnvägstransporter som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt med bättre tjänster för användarna.

### *Ändringsdirektivets innehåll*

Som framgått ovan innebär ändringsdirektivet ändring av direktiv 2012/34/EU och består av två artiklar. Artikel 1 innehåller de materiella reglerna och i artikel 2 finns ikraftträdande- och övergångsbestämmelser. Artikel 1 består av följande 16 punkter.

---

<sup>24</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg.

*Punkt 1* i artikel 1 innehåller ändringar av artikel 2 (undantag) i direktiv 2012/34/EU. I punkten införs nya undantag från direktivet, för lågtrafikerade linjer, för offentlig-privata partnerskap och där infrastrukturen gränsar till tredje land. En del av befintliga undantagen utökas för att även omfatta delar av de nya bestämmelserna om infrastrukturförvaltares oberoende och opartiskhet. I den nu föreslagna järnvägsmarknadslagen finns de befintliga undantagen från järnvägslagen (2004:519) och de av de nya undantagen som bedöms relevanta för den svenska marknaden.

*Punkt 2* i artikel 1 innehåller ett antal nya definitioner i artikel 3 i direktiv 2012/34/EU, av vilka flera nu föreslås ska föras in i järnvägsmarknadslagen.

*Punkt 3* i artikel 1 innebär en ändring i artikel 6 (särredovisning) i direktiv 2012/34/EU och handlar om organisationen om medlemsstaten tillåter att särskilda avgiftsorgan eller tilldelningsorgan utför uttag av avgifter för infrastruktur och tilldelning av tåglägen i stället för infrastrukturförvaltaren. Dessa uppgifter benämns som de väsentliga uppgifterna och i Sverige ansvarar infrastrukturförvaltarna för dessa uppgifter.

*Punkt 4* i artikel 1 innebär en ändring av artikel 7 (infrastrukturförvaltarens oberoende) i direktiv 2012/34/EU. Artikel 7 har tidigare enbart handlat om oberoendet i förhållande till de väsentliga uppgifterna (uttag av avgifter och tilldelning av tåglägen). Den nya artikel 7 anger vilket ansvarsområde infrastrukturförvaltare ska ha; drift, underhåll och modernisering av ett järnvägsnät samt utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen (i enlighet med nationell rätt), och att andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag inte får påverka infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. Artikel 7 innehåller även bestämmelser avseende oberoende och opartiskhet för infrastrukturförvaltarens styrelsemedlemmar, de chefer som rapporterar till styrelsen och personer som ansvarar för beslut om de väsentliga uppgifterna.

*Punkt 5* i artikel 1 innehåller vad som under förhandlingen av ändringsdirektivet benämndes som de "kinesiska murarna", dvs. skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende och opartiskhet, särskilt vad gäller de väsentliga uppgifterna. De innehåller även bestämmelser om infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av

underhåll, entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter samt finansiell insyn. Bestämmelserna finns i artikel 7 (se ovan) och i de nya artiklarna 7a–7d och föreslås i detta förslag införas i ett eget kapitel (4 kap.).

I punkt fem finns även bestämmelser om samordningsmekanismer (artikel 7e) och om ett europeiskt nätverk för infrastrukturförvaltare (artikel 7f). Dessa bestämmelser gäller endast för den huvudsakliga infrastrukturförvaltaren i varje medlemsstat och föreslås i detta förslag endast gälla Trafikverket.

*Punkt 6* i artikel 1 innehåller en ny punkt 1a och ändring av punkt 2 i artikel 2 i direktiv 2012/34/EU. I och med ändringen av punkten 2 ska järnvägsföretag på rättvisa, icke-diskriminerande och öppna villkor beviljas rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen i samtliga medlemsstater, dvs. de nationella persontrafikmarknaderna ska öppnas för konkurrens. Den svenska persontrafiken marknaden är sedan 2010 öppen för konkurrens.

Den nya punkten 1a. i artikel 10 innebär en möjlighet för medlemsstater som angränsar mot ett tredje land med annan spårvidd än unionens huvudnät, att begränsa tillträdesrätten till och från detta tredje land.

*Punkterna 7, 8 och 11* i artikel 1 innebär att delar av artikel 11 och 38.4 i direktiv 2012/34/EU ersätts för att medlemsstaterna ska kunna begränsa tillträdesrätten i artikel 10.2 om den nya trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten i avtal om allmän trafik (s.k. skadlighetsprövning) och en ny artikel (artikel 11a) införs avseende de fall den nya trafiken avser persontrafik med höghastighetståg. I Sverige är sedan tidigare persontrafikmarknaden öppen för konkurrens, utan skadlighetsprövning.

I punkt 8 finns även bestämmelser om möjlighet för medlemsstaterna att införa krav på gemensamma informations- och direktbiljettsystem samt beredskapsplaner för att säkerställa att passagerare får assistans vid avbrott i trafiken.

*Punkterna 9, 10, 12 och 13* i artikel 1 innehåller mindre ändringar och förtydliganden i artikel 19 (licenskrav – gott anseende), 32.4 (differentiering av infrastrukturavgifter för tåg utrustade med ETCS<sup>25</sup>), 53.3 (regleringsorganets rätt till information vid oplanerade banarbeten) och 54.1 (infrastrukturförvaltarens skyldigheter vid störningar som påverkar gränsöverskridande trafik).

---

<sup>25</sup> European Train Control System.

*Punkten 14* i artikel 1 innebär att listan på beslut som regleringsorganen särskilt ska kontrollera enligt artikel 56 i direktiv 2012/34/EU utökas med anledning av nya bestämmelser om trafikledning, planering av modernisering och underhåll samt efterlevnaden av de nya kraven på infrastrukturförvaltarens oberoende och opartiskhet i artiklarna 7–7d.

*Punkten 15* i artikel 1 innebär att i frågor som rör gränsöverskridande trafik som kräver beslut av två eller fler regleringsorgan, ska regleringsorganen samarbeta för att nå en lösning i frågan.

*Punkten 16* i artikel 1 innebär att EU-kommissionen ska utvärdera effekterna av direktiv 2012/34/EU, inklusive ändringarna i direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet) senast den 31 december 2024 och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

*Punkt 1* i artikel 2 innebär att medlemsstaterna ska ha införlivat direktivet i nationell rätt senast den 25 december 2018. Enligt *punkt 1 och 2* i artikel 3 träder direktivet i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning, dvs. den 24 december 2016. Artikel 1.6–1.8 och 1.11 ska dock inte tillämpas förrän den 1 januari 2019 i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2020.



## 5 En bearbetad järnvägs­lagstiftning

### 5.1 Järnvägs­lagen delas upp i fyra nya lagar

**Förslag:** En ny järnvägs­marknadslag, järnvägs­tekniklag, järnvägs­säkerhetslag och lag om nationella järnvägssystem ska ersätta den nuvarande järnvägs­lagen.

#### Skälen för förslaget

##### *Ett svårtillgängligt regelverk*

När järnvägs­lagen tillkom 2004 fanns det ett behov av en samlad lagstiftning på järnvägs­området. Det motiverades bl.a. med att de EG­direktiv som då fanns utgjorde en omfattande reglering av en begränsad samhälls­sektor. Vidare anfördes att om det nya EG­regelverket 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 då ny EU­lagstiftning tillkommit.

Fjorton år senare har lagen blivit ett svåröverskådligt lapptäcke där det varit svårt att bibehålla systematik och struktur. Sannolikheten är hög för att detaljerings­nivån i EU­lagstiftningen kommer att öka framöver och att det blir ännu svårare att föra in bestämmelserna där de hör hemma i järnvägs­lagen.

### *Delegerade akter och genomförandeakter kompletterar direktiven*

Direktiven i det fjärde järnvägspaketet ska genomföras i svensk rätt. Enligt artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) ska ett direktiv med avseende på det resultat som ska uppnås vara bindande för varje medlemsstat till vilken det är riktat, men ska överlåta åt de nationella myndigheterna att bestämma form och tillvägagångssätt för genomförandet. Det gäller i dag och gällde även år 2004 då järnvägslagen tillkom. En viktig skillnad är dock att när järnvägslagen tillkom var det främst direktiv som införlivades i svensk rätt genom lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter. Det fanns visserligen kompletterande EU-lagstiftning såsom t.ex. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som beslutades av EU-kommissionen. Dessa kommissionsbeslut gjordes sedan bindande för svenska aktörer genom myndighetsföreskrifter. Sedan Lissabonfördragets tillkomst har det blivit allt vanligare att direktiven kompletteras genom EU-rättsakter i form av delegerade akter eller genomförandeakter, som ofta är direkt gällande för dem som rättsakten vänder sig till.

Enligt artikel 290 i FEUF kan EU-kommissionen genom en lagstiftningsakt delegeras befogenhet att anta akter som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten, s.k. delegerade akter. Den tekniska pelaren innehåller tre sådana bemyndiganden till EU-kommissionen. Inom den politiska pelaren finns i direktiv 2012/34/EU redan fyra bemyndiganden för EU-kommissionen att anta delegerade akter. Inga nya bemyndiganden har förts in i direktiv (EU) 2016/2370.

Enligt artikel 291 i FEUF ska medlemsstaterna vidta alla nationella lagstiftningsåtgärder som är nödvändiga för att genomföra unionens lagstiftning, s.k. genomförandeakter. Om enhetliga villkor för genomförande av EU-lagstiftningen behövs ska normalt EU-kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Inom den tekniska pelaren finns 22 sådana bemyndiganden till EU-kommissionen. I direktiv 2012/34/EU finns 16 bemyndiganden för genomförandeakter och i direktiv (EU) 2016/2370 upphävs två av dessa bemyndiganden och tre nya läggs till, dvs. numera finns totalt 17 bemyndiganden i det ändrade direktiv 2012/34/EU.

Systemet med delegerade akter och genomförandeakter syftar till att effektivisera lagstiftningsarbetet och harmonisera tillämpningen

av EU-rätten. På samma sätt som nationell lagstiftning kan ge regeringen eller en myndighet rätt att anta närmare föreskrifter så ges EU-kommissionen inom i princip alla politikområden ansvar på EU-nivå att ändra och uppdatera lagstiftning eller anta närmare bestämmelser för hur lagstiftningen ska genomföras. Trots deras tekniska beskaffenhet har dessa rättsakter ofta stor inverkan på en viss sektor, eller till och med för hela samhället.

Det verkliga framtagandet av förslag till genomförandeakter och delegerade akter sker i arbetsgrupper och expertgrupper under ledning av EU-kommissionen eller när det gäller säkerhet och driftskompatibilitet i arbetsgrupper under ledning av ERA. Omröstning avseende förslag till genomförandeakter sker i EU:s kommittéer på respektive område. Transportstyrelsen deltar i flera av dessa arbetsgrupper och expertgrupper för Sveriges räkning. Det är även personer från Transportstyrelsen som av regeringen utses att representera Sverige i de två kommittéerna på järnvägsområdet, SERAC (Single European Railway Area Committee) och RISC (Railway Interoperability and Safety Committee). Det är i arbetsgrupperna och expertgrupperna det finns störst möjlighet för Sverige att i ett tidigt skede påverka innehållet i akterna. Transportstyrelsen är således nära framtagandet av detaljregleringen inom EU. Därför bör det i flera fall vara mer ändamålsenligt att Transportstyrelsen får bemyndigande att föreskriva om det som krävs på grund av dessa EU-rättsakter.

### *Behov av en flexibel reglering*

Delegerade akter och genomförandeakter kan meddelas i form av EU-förordningar och på ett detaljerat sätt ange vad som krävs till följd av ett direktiv. En EU-förordning är bindande och direkt tillämplig i varje medlemsstat. Detta sätt att reglera kan medföra att lag, förordning (beslutad av regeringen) och myndighetsföreskrifter blir svårtolkade. Det kan till och med bli så att den nationella regleringen strider mot EU-rätten allteftersom EU-rätten tar mer plats. Processen att ändra lag, förordning och myndighetsföreskrifter tar tid och reglering hinner inte ske i den takt som EU-rätten utvecklas. Den nationella regleringen behöver därför vara mer flexibel så att utrymme finns för de EU-rättsakter som beslutas. Det

är inte lämpligt att Sverige tolkar ett direktiv i lag, förordning eller föreskrifter och att EU sedan specificerar vad som avses med direktivet i ett beslut eller i en EU-förordning.

### *Järnvägslagen behöver delas upp i flera lagar*

Mot bakgrund av vad som anges ovan föreslås att järnvägslagen återigen delas upp; denna gång i fyra nya lagar: en järnvägsmarknadslag, en järnvägstekniklag, en järnvägssäkerhetslag och en lag om nationella järnvägssystem. Ingen av lagarna ska gälla för tunnelbana och spårväg, som även i fortsättningen ska omfattas av lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Tanken med en uppdelad lagstiftning är att skapa en gemensam struktur för de nya lagarna och att den övergripande strukturen ska kunna behållas även om ny reglering tillkommer. Uppdelningen kan motiveras av flera skäl. Ett viktigt skäl är att lagstiftningen inom den tekniska pelaren respektive den politiska pelaren har delvis olika tillämpningsområden och definitioner. Någoting som också talar för en uppdelning är att olika aktörer har behov av att lätt kunna tillgodogöra sig olika typer av regler. Exempelvis kan det vara tillräckligt för en tillverkare av driftskompatibilitetskomponenter att känna till den nya järnvägstekniklagen och därmed sammanhängande reglering. En museiförening, som trafikerar enbart ett järnvägsnät som är funktionellt helt åtskilt från resten av unionens järnvägssystem, behöver sannolikt inte vara så insatt i EU-lagstiftningen och kan därför utgå från den nya lagen om nationella järnvägssystem och reglering som sammanhänger med denna.

Uppdelningen innebär att bestämmelser från järnvägslagen flyttas över till en eller flera av de nya lagarna. Detta redovisas i denna promemoria genom att det i författningskommentaren anges om bestämmelsen tidigare fanns i järnvägslagen och i så fall var.

### 5.1.1 Ny järnvägsmarknadslag

**Förslag:** Det införs en ny järnvägsmarknadslag som omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att följa direktiv 2012/34/EU, inklusive ändringsdirektivet. Nya lagen ersätter de delar av 3 kap. järnvägslagen som handlar om licens, bestämmelserna om redovisning av järnvägsverksamhet i 4 kap. järnvägslagen, trafikeringsrätt i 5 kap. järnvägslagen, tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster i 6 kap. järnvägslagen samt avgifter i 7 kap. järnvägslagen.

#### Skälen för förslaget

Vid uppdelningen i fyra nya lagar införs en järnvägsmarknadslag för den marknadsreglering som är nödvändig för att följa direktiv 2012/34/EU, inklusive direktiv (EU) 2016/2370. Delar av regleringen härrör från järnvägslagen.

Avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar är att skapa ett ”regelpaket” hänförligt till varje direktiv. För marknadsregleringens del kommer paketet bestå av den nya järnvägsmarknadslagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till direktiv 2012/34/EU, en järnvägsmarknadsförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten.

### 5.1.2 Ny järnvägstekniklag

**Förslag:** Det införs en ny järnvägstekniklag som ersätter de delar av 2 kap. järnvägslagen som behandlar tekniska krav på delsystem och komponenter samt godkännanden av delsystem och fordon.

Till den nya lagen flyttas från järnvägslagen också över bestämmelserna om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik enligt bihang G till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

## Skälen för förslaget

Genom järnvägslagen infördes bl.a. direktiv 2001/16/EG om driftskompatibilitet för konventionella tåg i svensk lagstiftning. Direktivet om driftskompatibilitet för höghastighetståg (96/48/EG) hade genom en särskild lag genomförts redan dessförinnan men bestämmelserna flyttades över till järnvägslagen.

Som framgår ovan har regelutvecklingen inom EU på järnvägsområdet varit omfattande. Detta gäller i hög grad även regleringen om teknisk harmonisering och driftskompatibilitet. Den i promemorian föreslagna uppdelningen av järnvägslagen innebär att regleringen rörande tekniska krav på delsystem och komponenter, EG-kontroll och godkännande av materiel inför ibruktagande som i dag regleras i 2 kap. järnvägslagen blir en ny järnvägstekniklag. ”Regelpaketet” rörande tekniska krav och driftskompatibilitet kommer därmed att bestå av den nya järnvägstekniklagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till direktiv (EU) 2016/797 eller tidigare driftskompatibilitetsdirektiv (t.ex. TSD:er), en järnvägsteknikförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten.

### *COTIF-regler flyttas över till nya lagen*

Genom järnvägslagen har också ett av de tekniska bihangen till COTIF, det internationella järnvägsfördraget – inkorporerats i svensk lagstiftning. Det gäller bihang G om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik. Eftersom det just avser krav på tekniskt godkännande av järnvägsmateriel bör bestämmelserna flyttas över till den nya järnvägstekniklagen.

### 5.1.3 Ny järnvägssäkerhetslag

**Förslag:** Det införs en ny järnvägssäkerhetslag som ersätter de delar i 2 kap. järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem och de delar i 3 kap. järnvägslagen som handlar om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. Ordningsbestämmelser i 9 kap. järnvägslagen och straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till den nya järnvägssäkerhetslagen.

#### Skälen för förslaget

Genom järnvägslagen har bl.a. direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar införts i svensk lagstiftning. Vid uppdelningen i fyra nya lagar införs en järnvägssäkerhetslag som ersätter de delar i 2 kap. järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem och de delar i 3 kap. järnvägslagen som handlar om tillstånd i form av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. Tillståndsförmerna licens och nationellt trafiksäkerhetstillstånd i järnvägslagen kommer att regleras i den nya järnvägsmarknadslagen respektive den nya lagen om nationella järnvägssystem. Ordningsbestämmelser i 9 kap. järnvägslagen och straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till den nya järnvägssäkerhetslagen.

Avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar är att skapa ett ”regelpaket” hänförligt till varje direktiv. För krav på säkerhet kommer paketet bestå av den nya järnvägssäkerhetslagen, alla direkt tillämpliga förordningar från EU hänförliga till direktiv (EU) 2016/798 (t.ex. gemensamma säkerhetsmetoder, CSM:er), en järnvägssäkerhetsförordning beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten. Bestämmelser hänförliga till direktivet kommer även att finnas i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.

### 5.1.4 Ny lag om nationella järnvägssystem

**Förslag:** Det införs en ny lag om nationella järnvägssystem för järnvägssystem som inte omfattas av den nya järnvägstekniklagen och den nya järnvägssäkerhetslagen. Den nya lagen ersätter de delar i 2 kap. järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem samt godkännande av delsystem och järnvägsfordon. Vidare ersätts de delar i 3 kap. järnvägslagen som handlar om nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Ordningsbestämmelser i 9 kap. järnvägslagen och straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till den nya lagen om nationella järnvägssystem.

#### Skälen för förslaget

Vid uppdelningen i fyra nya lagar införs en lag om nationella järnvägssystem som ersätter de delar i 2 kap. järnvägslagen som handlar om krav på säkerhet för järnvägssystem. Vidare ersätts de delar i 3 kap. järnvägslagen som handlar om nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Tillståndsförmerna licens, säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd i järnvägslagen kommer att regleras i den nya järnvägsmarknadslagen respektive den nya järnvägssäkerhetslagen. Den nya lagen innehåller även bestämmelser om godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon för järnvägssystem som inte omfattas av EU-reglering, någonting som i dag regleras i 2 kap. järnvägslagen (godkännande av delsystem och järnvägsfordon). Ordningsbestämmelser i 9 kap. järnvägslagen och straffbestämmelser i 10 kap. järnvägslagen förs också över till den nya lagen om nationella järnvägssystem. Lagen är till stor del strukturerad på samma sätt som den nya järnvägssäkerhetslagen.

Avsikten med uppdelningen i fyra nya lagar är att skapa ”regelpaket”; i detta fall regler för järnvägssystem som inte omfattas av EU-reglering. Detta regelpaket kommer att bestå av den nya lagen om nationella järnvägssystem, en förordning om nationella järnvägssystem beslutad av regeringen samt föreskrifter beslutade av tillsynsmyndigheten.



# 6 Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen

## 6.1 Tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen

**Förslag:** Den nya järnvägsmarknadslagen ska gälla för järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet, infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer, vertikalt integrerade företag och tillsynsmyndigheten.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Järnvägslagen (2004:519) gäller för järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon, utförande och organisation av järnvägstrafik, förvaltning av järnvägsinfrastruktur, och tillhandahållande av tjänster för järnvägstrafik.

Lagen omfattar endast järnväg. Tunnelbana och spårväg omfattas i stället av lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Järnvägslagen innehåller bestämmelser från såväl tidigare nationell lagstiftning som från olika EU-direktiv. De bestämmelser som härrör från direktiv 2012/34/EU (marknadsregleringen) har inte samma tillämpningsområde som den EU-rättsligt grundade säkerhets- och teknikregleringen. Eftersom inte alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omfattas av marknadsregleringen har tillämpningsområdet begränsats. Lokala och regionala fristående järnvägsnät som enbart är avsedda för person- eller museitrafik samt järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av

ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods undantas enligt 1 kap. 1 a § järnvägslagen från 6 och 7 kap. i lagen, dvs. ifrån regler om kapacitetstilldelning, tjänster och uttag av avgifter. Ett annat exempel är att den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster regleras säkerhets- och tekniskmässigt som en infrastrukturförvaltare i järnvägslagen, men undantas från bestämmelser som gäller infrastrukturförvaltare i marknadsregleringen i 6 och 7 kap. (1 kap. 1 b § järnvägslagen).

### *Den nya järnvägsmarknadslagens tillämpningsområde*

Med den föreslagna uppdelningen av järnvägslagen ges möjlighet att anpassa tillämpningsområdet för marknadsregleringen mer i enlighet med direktiv 2012/34/EU. I den föreslagna järnvägsmarknadslagen anges inledningsvis vilka aktörer som omfattas av lagen. Järnvägsmarknadslagen omfattar således järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet, infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer, vertikalt integrerade företag, och tillsynsmyndigheten. Dessa aktörer omfattas av olika delar av lagen och ska samtliga vara föremål för tillsynsmyndighetens tillsyn. Lagens tillämpningsområde styrs i stor utsträckning av hur dessa aktörer samt järnvägsinfrastruktur och anläggning för tjänster definieras i det bakomliggande direktivet. Av definitionen av begreppet ”järnvägsinfrastruktur” framgår vilka typer av anläggningar en infrastrukturförvaltare ska förvalta för att vara en infrastrukturförvaltare i lagens mening. Definitionen av begreppen ”anläggning för tjänster” och ”tjänsteleverantör” beskriver vilka typer av anläggningar och tjänster som ska tillhandahållas för att en aktör ska anses vara en tjänsteleverantör i lagens mening. Tillämpningsområdet begränsas även av de undantag som främst finns i det inledande kapitlet i lagen.

### *Vilka som inte omfattas av lagens tillämpningsområde*

Direktiv 2012/34/EU innehåller – särskilt efter ändringarna genom direktiv 2016/2370 (ändringsdirektivet) – ett stort antal undantag som omfattar hela eller delar av direktivet (jfr artikel 2.1–2.13). De många undantagen gör att järnvägsmarknadslagen kan tyckas mer

komplexerad än nuvarande järnvägslag när det gäller vilka som omfattas eller inte av de olika bestämmelserna i lagen. Det främsta syftet med uppdelningen av järnvägslagen är samtidigt att få en svensk lagstiftning som är strukturerad mer i enlighet med EU-direktiven. Utgångspunkten för förslagen i denna promemoria har därför varit att utnyttja de undantagsmöjligheter som finns i direktiv 2012/34/EU och inte gå utöver direktivets minimikrav, om det inte bedömts nödvändigt för den svenska marknaden.

Eftersom den föreslagna järnvägsmarknadslagen endast omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att följa direktiv 2012/34/EU, inklusive ändringsdirektivet, kommer vissa nät och de företag som enbart trafikerar sådana nät att kunna undantas helt från lagens tillämpningsområde.

För järnvägssystem som inte omfattas av den föreslagna järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen föreslås en ny lag om nationella järnvägssystem som i något mer begränsad utsträckning reglerar tekniska krav och säkerhet. Motsvarande gäller dock inte för de nät och aktörer som undantas från järnvägsmarknadslagen. Om nätet eller aktören kan undantas från EU:s marknadsreglering på järnvägsområdet, bedöms det inte finnas behov av att reglera verksamheten nationellt i dessa avseenden. Ett undantag från denna princip är dock att för den som utför trafik på ett järnvägsnät som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, krävs ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt den lagen. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan till del sägas motsvara en licens enligt järnvägsmarknadslagen.

## **6.2 Undantag från järnvägsmarknadslagen**

### **6.2.1 Struktur på undantag i järnvägsmarknadslagen**

I likhet med vad som gäller enligt järnvägslagen föreslås det att undantagsbestämmelser införs i dels järnvägsmarknadslagens första kapitel, dels kapitlet där de materiella bestämmelserna finns.

I avsnitten nedan finns överväganden kring de allmänna undantagen i första kapitlet i lagen. De undantag som föreslås införs i de

andra kapitlen redovisas i avsnitt 11 (licens), 15 (redovisning av järnvägsverksamhet och krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende) och 16 (verksamhetsplaner).

### 6.2.2 Verksamheter som undantas från järnvägsmarknadslagen

**Förslag:** Järnvägsmarknadslagen gäller inte för verksamhet vid tunnelbana och spårväg, lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik eller privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

För den som utför järnvägstrafik på lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, ska bestämmelserna om särredovisning (3 kap.) tillämpas endast om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

### Skälen för förslaget

#### *Tunnelbana och spårväg*

Direktiv 2012/34/EU undantar inte särskilt tunnelbana och spårväg från sitt tillämpningsområde. Det gör däremot säkerhets- och driftskompatibilitetsdirektiven<sup>26</sup>. I 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) anges att lagen inte gäller för tunnelbana och spårväg. När järnvägslagen infördes kommenterades att begreppet ”järnväg” varken var definierat i den svenska lagstiftningen eller i de aktuella EG-direktiven.<sup>27</sup> Begreppet järnväg i de EG-direktiv som skulle införas ansågs emellertid inte omfatta tunnelbana och spårväg. Detta gäller fortsatt enligt direktiv 2012/34/EU. I förslagen till järnvägstekniklag och järnvägssäkerhetslag anges i enlighet med de för

<sup>26</sup> Direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798.

<sup>27</sup> Sidan 66 i prop. 2003/04:123.

dessa regleringar bakomliggande direktiven uttryckligen att tunnelbana och spårväg inte omfattas av lagarnas tillämpningsområde. För att uppnå enhetlighet mellan de olika lagarna föreslås att tunnelbana och spårväg uttryckligen undantas även i järnvägsmarknadslagen.

### *Lokala och regionala fristående banor*

Enligt 1 kap. 1 a § järnvägslagen undantas verksamhet på lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik från bestämmelserna i 6 kap. (tilldelning av infrastrukturkapacitet) och 7 kap. (avgifter). Den som endast utför persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur kan ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd i stället för licens (3 kap. 4 § 1). Vidare gäller inte bestämmelserna om särredovisning i 4 kap. verksamhet vid sådana nät (4 kap. 1 och 1 a §§) eller den öppna tillträdesrätten i 5 kap. (5 kap. 4 § 1). Detta innebär att den som förvaltar sådan järnvägsinfrastruktur i dagsläget inte omfattas av bestämmelser i järnvägslagen som härrör från direktiv 2012/34/EU. Detta följer av de undantag som medlemsstaterna får göra för sådana nät i artikel 2.2 och 2.3. Ingen skillnad är avsedd för den nya järnvägsmarknadslagen. Eftersom den nya lagen endast omfattar marknadsreglering från direktivet, kan den som förvaltar lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik undantas helt från lagens tillämpningsområde.

När det gäller den som utför trafik på sådana fristående nät, anges i artikel 2.1 i direktivet att artiklarna 4–15 (kapitel II) inte ska tillämpas på järnvägsföretag som enbart tillhandahåller stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik på lokala och regionala fristående järnvägsnät för transporttjänster på järnvägsinfrastruktur eller på järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortsjärnvägstjänster.

Medlemsstaterna får vidare enligt artikel 2.2 a) undanta företag som enbart tillhandahåller tjänster som avser persontrafik på lokal och regional fristående järnvägsinfrastruktur från bestämmelserna om licens för järnvägsföretag (artiklarna 16-25). Den som utför trafiken på fristående lokala och regionala nät kan ändå omfattas av bestämmelserna om särredovisning. Det beror på att artiklarna 4

(järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares oberoende ställning), 5 (förvaltning av järnvägsföretagen enligt kommersiella principer) och 6 (särredovisning) ska tillämpas om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller annan enhet som utför eller integrerar andra järnvägstransporttjänster än stads- eller förortstrafik eller regional trafik (artikel 2.1 andra stycket). Den skyldigheten är i järnvägslagen införd i 4 kap. 2 § andra stycket. Eftersom ingen ändring är avsedd innebär detta att den som enbart utför trafik på lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik ändå kan, under vissa omständigheter, omfattas av vissa bestämmelser i den nya järnvägsmarknadslagen avseende särredovisning. En särskild bestämmelse avseende detta föreslås därför.

*Järnvägsnät som endast används av ägaren eller infrastruktur-förvaltaren för transporter av eget gods*

Medlemsstaterna får enligt artikel 2.2 d) undanta företag som enbart utför godstrafik på privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport från bestämmelserna om licens för järnvägsföretag (artiklarna 16–25). Enligt artikel 2.3 d), i lydelsen enligt ändringsdirektivet, får medlemsstaterna även undanta sådana järnvägsnät från artiklarna 7–7d<sup>28</sup>, 8 och 13 samt kapitel IV (artiklarna 26–58).

I järnvägslagen gäller inte bestämmelserna i 6 kap. (tilldelning av infrastrukturkapacitet) och 7 kap. (avgifter) verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods (1 kap. 1 a § 2). Det finns ingen öppen tillträdesrätt på sådana nät (5 kap. 4 § 1). Den som bedriver trafiken på nätet kan vidare ha ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd i stället för en licens (3 kap. 4 § 2). Verksamhet vid sådana järnvägsnät är dock inte uttryckligen undantagen från bestämmelserna om redovisning av järnvägsverksamhet (särredovisning) i 4 kap. järnvägslagen. I praktiken tillämpas inte bestämmelserna på dessa aktörer eftersom det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte mottar allmänna medel. Sammantaget görs därför bedömningen att den som förvaltar sådana nät och

---

<sup>28</sup> Artiklarna 7–7d är nya i ändringsdirektivet och därmed nya att kunna undantas enligt artikel 2.3.

den som enbart utför trafik på sådana nät kan undantas helt från den nya järnvägsmarknadslagen.

### 6.2.3 Regellättnader för vissa järnvägsföretag

**Förslag:** För järnvägsföretag gäller krav på licens, redovisning av järnvägsverksamhet och krav för att säkerställa en infrastrukturförvaltares oberoende (2–5 kap.) endast om järnvägsföretaget har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft.

#### Skälen för förslaget

Enligt järnvägslagen är det nödvändigt att ha både licens och säkerhetsintyg eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få utföra trafik.<sup>29</sup>

Kraven för en licens följer av direktiv 2012/34/EU och kraven för det nya gemensamma säkerhetsintyget följer av direktiv (EU) 2016/798<sup>30</sup>. Licens och gemensamt säkerhetsintyg kommer därför att regleras i järnvägsmarknadslagen respektive järnvägssäkerhetslagen.

Definitionen av begreppet ”järnvägsföretag” i direktiv 2012/34/EU (artikel 3.1) är inte helt likalydande med definitionen av begreppet enligt direktiv (EU) 2016/798 (artikel 3.3). I direktiv 2012/34/EU är definitionen mer begränsad. Anledningen till detta är att syftet med regleringarna är olika. Ett järnvägsföretag som trafikerar unionens järnvägsnät ska ha ett säkerhetsintyg. Däremot är licens enligt EU-rätten endast nödvändig för de järnvägsföretag som har som *huvudsaklig* verksamhet att tillhandahålla tjänster för transport av gods- eller persontrafik, eller enbart dragkraft. Licensen är ett tillstånd för att verka på marknaden. När nu järnvägslagen delas upp i flera lagar görs bedömningen att licens endast ska krävas av de järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla tjänster för transport av gods- eller persontrafik, eller

<sup>29</sup> 3 kap. 1 § järnvägslagen.

<sup>30</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

enbart dragkraft. Med huvudsaklig verksamhet avses verksamheter inom järnvägsområdet. Detta innebär att vissa järnvägsföretag som inte har en sådan huvudsaklig verksamhet – t.ex. ett företag som utför underhåll på infrastrukturen, ett företag som bygger järnvägsfordon (provkörning), eller en infrastrukturförvaltare som dessutom utför viss trafik i mindre omfattning – kommer att behöva ha ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen, men inte en licens enligt järnvägsmarknadslagen. I järnvägssäkerhetslagen finns kompletterande bestämmelser om försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för sådana järnvägsföretag som inte har licens. Det innebär också att företag som bedriver viss järnvägstrafik i egenskap av järnvägsföretag men har som huvudsaklig verksamhet att bedriva busstrafik, ändå kan anses ha sådan huvudsaklig verksamhet inom järnvägsområdet som avses i 1 kap. 4 § järnvägsmarknadslagen.

Anledningen till att direktivets definition av järnvägsföretag inte använts för hela järnvägsmarknadslagen är att den som utför trafik utan en licens 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. En sådan situation anses inte önskvärd och det bedöms därför mer ändamålsenligt att ha samma definition av järnvägsföretag i järnvägssäkerhetslagen och järnvägsmarknadslagen och sedan begränsa vissa kapitel 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). Överväganden kring definitionen av ”järnvägsföretag” finns i avsnitt 8 och överväganden kring licens finns i avsnitt 11.



#### 6.2.4 Tillträdesrätt till privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår

**Förslag:** Den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår omfattas av järnvägsmarknadslagen endast om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster. För sådana anslutningslinjer och sidospår ska dock endast bestämmelserna om vem som har rätt att utföra och organisera trafik (6 kap) tillämpas.

#### Skälen för förslaget

I järnvägsmarknadslagen föreslås ett nytt undantag, utan motsvarighet i järnvägslagen, för den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår. En sådan infrastrukturförvaltare ska endast omfattas av järnvägsmarknadslagen om linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster. Förvaltaren ska i dessa fall tillämpa kraven om öppen tillträdesrätt i järnvägsmarknadslagen (6 kap.).

För att förklara det nya undantaget är definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” central. Som anges i avsnitt 6.1.1 ovan, styrs tillämpningsområdet för järnvägsmarknadslagen, dels utifrån hur olika aktörer samt järnvägsinfrastruktur och anläggningar för tjänster definieras, dels utifrån de undantag som finns i främst det inledande kapitlet i lagen. Definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” beskriver vilka typer av anläggningar en infrastrukturförvaltare ska förvalta för att vara en infrastrukturförvaltare i lagens mening.

I järnvägslagen definieras ”järnvägsinfrastruktur” som spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. Definitionen förs över oförändrad till järnvägs-säkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Om järnvägsinfrastrukturen är en del av den svenska delen av unionens järnvägsnät ska den som förvaltar infrastrukturen ha ett säkerhetstillstånd (järnvägssäkerhetslagen) och annars ska förvaltaren ha ett nationellt infrastrukturillstånd (lagen om nationella järnvägssystem). I järnvägsmarknadslagen föreslås ett tillägg till definitionen

av ”järnvägsinfrastruktur” som undantar anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare. Ett sådant tillägg bedöms möjligt eftersom definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i direktiv 2012/34/EU hänvisar till förteckningen av järnvägsinfrastruktur-anläggningar i bilaga I till direktivet. I bilagan undantas uttryckligen privata anslutningslinjer och privata sidospår samt spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar. Närmare överväganden kring definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” finns i avsnitt 8.1.2.

En ”infrastrukturförvaltare” definieras i de nya lagarna (i likhet med i järnvägslagen) som den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. Detta innebär att en mer begränsad definition av ”järnvägsinfrastruktur” i järnvägsmarknadslagen leder till att vissa infrastrukturförvaltare omfattas av bestämmelserna om tillstånd i järnvägssäkerhetslagen eller i lagen om nationella järnvägssystem, men däremot inte av järnvägsmarknadslagens bestämmelser om bl.a. icke-diskriminerande tillträde till spår och andra anläggningar.

Eftersom privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår undantas från definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i järnvägsmarknadslagen omfattas förvaltaren av sådana linjer och spår inte av kraven som gäller infrastrukturförvaltare i järnvägsmarknadslagen. I skäl 12 till direktiv 2012/34/EU anges att eftersom privata anslutningslinjer och sidospår, som till exempel sidospår och linjer i privata industrianläggningar, inte ingår i järnvägsinfrastruktur, bör förvaltare av sådana infrastrukturer inte omfattas av de skyldigheter som åläggs infrastrukturförvaltare enligt direktivet. Icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår bör emellertid säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa behövs för tillträde till anläggningar för tjänster som är grundläggande för tillhandahållandet av transporttjänster och betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund. I artikel 10.2 i direktiv 2012/34/EU anges även att rätten till tillträde ska inbegripa tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster.

Sammantaget bedöms det rimligt att i järnvägsmarknadslagen kräva att den som förvaltar en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår tillämpar bestämmelser om tillträde (öppet tillträde) i 6 kap. i lagen (1 kap. 6 §).

Den som förvaltar privatägda anslutningslinjer och sidospår omnämns inte särskilt i uppräknningen av vilka som omfattas av lagens bestämmelser i 1 kap. 3 § (se avsnitt 6.2). I de fall linjen eller sidospåret behövs för tillträde till en anläggning för tjänster ska förvaltaren tillämpa bestämmelserna om tillträde i 6 kap. i lagen och är i de fallen och att anse som en infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarens verksamhet omfattas även av tillsynsmyndighetens tillsyn enligt 10 kap. och ett beslut av tillsynsmyndigheten avseende en sådan infrastrukturförvaltare kan överklagas enligt 11 kap.

### 6.2.5 Förvaltare av spår inom en anläggning för tjänster

**Förslag:** Den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster ska endast tillämpa lagens bestämmelser om tjänster (9 kap.).

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur inom en anläggning för tjänster ska av bestämmelserna i 6 och 7 kap. järnvägslagen endast tillämpa 6 kap. 23–23 c §§ (tillträde till tjänster) och 7 kap. 8 § (avgifter för tjänster) enligt 1 kap. 1 b §. Detta undantag följer av att infrastrukturen inom tjänsteanläggningar inte är att anse som järnvägsinfrastruktur i direktiv 2012/34/EU. Enligt bilaga I till direktivet ska inte spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelska versionen) och lokstallar utgöra järnvägsinfrastruktur. Även om direktivets definition av ”järnvägsinfrastruktur” inte har förts in i järnvägslagen argumenterades i prop. 2014/15:120 (avsnitt 6.3.1 och på s. 124 f) för att direktivet innebär att den som förvaltar sådana spår som räknas upp som undantagna i bilaga I till direktivet inte behöver omfattas av direktivets omfattande krav på kapacitetstilldelning och konkurrensneutralitet. Både spår tillträdet och tjänsten som utförs i dessa anläggningar räknas i stället som en tjänst. Om spåren inom anläggningen utöver att de används för att tillhandahålla sådan tjänst som avses i 6 kap. 23 § andra stycket eller

6 kap. 23 c § järnvägslagen, även används för framkomlighet (t.ex. stationer för passagerare), omfattas inte sådan infrastruktur av definitionen av anläggning för tjänster enligt prop. 2014/15:120 s. 55. Där gäller således trafikeringsrätt som på det vanliga järnvägsnätet.

### *Föreslagen ordning*

I förslaget till järnvägsmarknadslag föreslås att spår inom tjänsteanläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur, förutom inom stationer för passagerare. Järnvägsinfrastruktur föreslås betyda: ”spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och *andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare.*” Överväganden kring definitionen finns i avsnitt 8.1.2.

När det gäller den som enbart utför trafik på spår inom anläggningar för tjänster föreslås att nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem kan beviljas för en sådan aktör i stället för en licens, se vidare i avsnitt 11.3.1.

Eftersom den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster omfattas av 9 kap. i lagen i egenskap av tjänsteleverantör omfattas verksamheten även av tillsynsmyndighetens tillsyn enligt 10 kap. och ett beslut av tillsynsmyndigheten kan överklagas enligt 11 kap.

## 6.2.6 Lokala lågtrafikerade linjer

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta att en förvaltare av en lokal lågtrafikerad järnvägslinje, som inte är en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten, ska undantas från bestämmelserna om infrastrukturförvaltares oberoende (4 kap.) och oberoende i vertikalt integrerade företag (5 kap.) Detta gäller under förutsättning att linjen i fråga

- är högst 100 kilometer lång, och
- huvudsakligen används för godstrafik.

Därutöver gäller att

- linjen används av ett enda järnvägsföretag, eller
- den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Om linjen endast används av ett järnvägsföretag får tillsynsmyndigheten besluta att den som förvaltar linjen även ska undantas från lagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet (7 kap.) och infrastrukturförvaltares avgifter (8 kap.).

### Skälen för förslaget

Medlemsstaterna får enligt den nya artikel 2.3a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, undanta vissa *lokala lågtrafikerade linjer* från artiklarna 7–7d (krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende) och 8 (verksamhetsplan).

För att undantaget ska kunna tillämpas krävs att det är fråga om en lokal lågtrafikerad linje

1. som är högst 100 km lång,
2. som används för godstrafik mellan en huvudlinje och avgångs-orter och destinationer för transporter längs dessa linjer,
3. som förvaltas av andra enheter än den största infrastrukturförvaltaren (dvs. inte förvaltas av Trafikverket),
4. antingen används av a) en enda godstransportör eller b) att de väsentliga uppgifter (tilldelning och uttag av avgifter) utförs av ett organ som inte kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Undantaget kan användas om linjen även används för persontrafik i begränsad omfattning. Om linjen endast används av en gods-transportör (sökande eller järnvägsföretag) får medlemsstaten även undanta förvaltaren av linjen från tillämpningen av direktivets bestämmelser om kapacitetstilldelning och avgifter (artiklarna 26–58) i direktiv 2012/34/EU. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om sin avsikt att undanta sådana linjer från tillämpningen av artiklarna 7–7d och 8.

Ett liknande undantag finns redan i artikel 2.4 för lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse. Artikel 2.4 är i järnvägslagen införd i 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § och det är tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) som fattar beslut om infrastrukturen ska undantas. Om infrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktivet ska beslut av EU-kommissionen först inhämtas.

En liknande lösning föreslås nu i järnvägsmarknadslagen för undantag för lokala lågtrafikerade linjer. EU-kommissionen ska informeras innan tillsynsmyndigheten fattar sitt beslut avseende undantag från artiklarna 7–7d.

Det är möjligt att de linjer i Sverige som kan tillämpa undantaget för lokala lågtrafikerade linjer (artikel 2.3a) även kan tillämpa undantaget för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse (artikel 2.4). Det kan dock inte uteslutas att det finns linjer som anses vara av strategisk betydelse som därmed inte kan undantas enligt 1 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen, men som däremot kan anses vara en sådan lokal lågtrafikerad linje som avses i 1 kap. 8 §. Eftersom direktivets krav är administrativt betungande, särskilt vad gäller kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7–7d), bör undantag som skulle kunna vara tillämpbara i Sverige införas i lagstiftningen. Det blir sedan upp till tillämpningen att avgöra om infrastrukturen eller linjen är att anse som en lokal lågtrafikerad linje eller lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse. Både enskilda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende rörande undantag i likhet med vad som redan gäller i dag för undantag enligt 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § järnvägslagen.

Vad gäller kraven om verksamhetsplaner föreslås ett motsvarande undantag för lokala lågtrafikerade linjer i 7 kap. 5 § järnvägsmarknadslagen (se även avsnitt 16.2.3).

## 6.2.7 Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

**Förslag:** Från järnvägslagen överförs rätten för tillsynsmyndigheten att besluta att en förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från lagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgifter för nyttjande av infrastrukturkapacitet.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

I järnvägslagen finns en möjlighet för tillsynsmyndigheten att undanta lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse från 6 och 7 kap. i lagen (1 kap. 1 c §). Det finns även ett motsvarande undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan som gäller lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse (6 kap. 1 a § andra stycket). För båda undantagen krävs att beslut först inhämtas från EU-kommissionen om infrastrukturen faller in under definitionen av infrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU. Undantagen följer av artikel 2.4 i direktivet.

Enligt artikel 2.4 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artikel 8.3 (krav på verksamhetsplaner) och lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV. EU-kommissionen fattar beslut om en sådan järnvägsinfrastruktur kan anses sakna strategisk betydelse med beaktande av längden på det aktuella nätet, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas. Medlemsstaterna ska anmäla till EU-kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur.

Transportstyrelsen har ännu inte fattat några beslut om undantag enligt 1 kap. 1 c § eller 6 kap. 1 a § järnvägslagen. Andra medlemsstater (Tyskland, Österrike, Finland och Polen) har dock inhämtat beslut av EU-kommissionen för att kunna göra sådana undantag.

### *Föreslagen ordning*

Genom ändringsdirektivet (direktiv (EU) 2016/2370) utökas möjligheten till undantag enligt artikel 2.4 till att även omfatta delar av de nya kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7, 7a och 7c).

Undantaget för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse förs över från järnvägslagen till järnvägsmarknadslagen. I järnvägslagen görs en skillnad beroende på om infrastrukturen i fråga är att betrakta som järnvägsinfrastruktur enligt bilaga I till direktivet eller inte. Eftersom en delvis ny definition av ”järnvägsinfrastruktur” föreslås i järnvägsmarknadslagen saknas skäl till att göra en sådan skillnad. Lagens definition av järnvägsinfrastruktur anses överensstämma med direktivets definition och för den lokala järnvägsinfrastruktur som tillsynsmyndigheten avser att undanta ska EU-kommissionens beslut först inhämtas.

Eftersom de nya möjligheterna till undantag inte omfattar alla krav avseende infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7b och 7d), kan en sådan förvaltare inte undantas från hela 4 och 5 kap. järnvägsmarknadslagen. Undantagen avseende artiklarna 7, 7a och 7c finns därför i 4 kap. 6 § och 5 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen, se även avsnitt 15.3.5 och 15.4.6.

Undantaget från kravet på att upprätta verksamhetsplaner (6 kap. 1 a § järnvägslagen) för både lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse, förs över till 7 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen, se även avsnitt 16.2.3.



## 6.2.8 Övriga undantag i ändringsdirektivet

**Bedömning:** I den nya järnvägsmarknadslagen bör det införas undantag för offentligt-privata partnerskap i 4 och 5 kap.

I lagen bör det inte införas följande nya undantag

- regionala lågtrafikerade nät för i huvudsak regional persontrafik,
- korta isolerade linjer med annan spårvidd än huvudnätet och som angränsar till tredje land, och
- privata infrastrukturförvaltare som ingår i offentlig-privat partnerskap som ingåtts före den 24 december 2016

### Skälen för bedömningen

#### *Offentligt-privata partnerskap*

Enligt den nya artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, enligt lydelsen i ändringsdirektivet, kan medlemsstaterna välja att undanta den privata parten i ett offentligt-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015<sup>31</sup> från artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende avseende de väsentliga uppgifterna) och 7d (finansiell insyn).

För att inte ställa högre krav på privata parter i ett offentlig-privat partnerskap än vad direktivet kräver, bör undantaget i artikel 2.12 införas i järnvägsmarknadslagen. Eftersom undantaget inte omfattar alla bestämmelser avseende oberoende för infrastrukturförvaltare (artiklarna 7–7d), kan inte en sådan infrastrukturförvaltare undantas från hela 4 och 5 kap. i lagen. Undantagen avseende artiklarna 7, 7a och 7d finns därför i 4 kap. 5 § och 5 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen, se även avsnitt 15.3.5 och 15.4.6.

Medlemsstaten kan, enligt artikel 2.12, även begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare för trafik som bedrivs av järnvägsföretag på samma infrastruktur som den privata parten i det offentlig-privata partnerskapet tillhandahåller persontrafik på. Ett sådant förslag finns i 6 kap. 3 § i den föreslagna järnvägsmarknadslagen och övervägandena finns i avsnitt 16.1.2 och motsvarar det undantag som finns i dag i 5 kap. 2 c § järnvägslagen.

<sup>31</sup> Datumet för när direktiv 2012/34/EU skulle vara införlivad i nationell rätt.

Genom ändringsdirektivet infördes, utöver undantaget i artikel 2.12, ett ytterligare undantag för offentligt-privat partnerskap i artikel 2.13. I förslaget till järnvägsmarknadslagen är undantaget i artikel 2.13 inte infört. Bedömningen är att undantaget i artikel 2.12 är tillräckligt.

### *Regionala lågtrafikerade nät och korta isolerade nät*

Det finns ytterligare undantag som är nya i och med ändringsdirektivet i artikel 2.3b (regionala lågtrafikerade nät för i huvudsak regional persontrafik) och i artikel 2.8a (korta isolerade linjer med annan spårvidd än huvudnätet och som angränsar till tredje land). Dessa undantag bedöms inte vara tillämpliga i Sverige.

## **6.2.9 Tillsynsmyndigheten**

**Förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om licens samt utöva tillsyn enligt järnvägsmarknadslagen, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen samt enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Transportstyrelsen fullgör uppgifterna som licensmyndighet (tillståndsmyndighet) enligt artikel 16 och som regleringsorgan enligt artikel 55 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning).

### **Skälen för förslaget**

I järnvägslagen anges att tillsynsmyndigheten ska pröva ansökningar om tillstånd och utöva tillsyn enligt lagen och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen (1 kap. 3 §). En motsvarande bestämmelse finns i järnvägsmarknadslagen om att tillsynsmyndigheten ska pröva ansökningar om licens samt utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade i anslutning till lagen. Härutöver anges att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn enligt direkt tillämpliga

EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § andra stycket järnvägsmarknadslagen. Det anges även att Transportstyrelsen fullgör rollen som licensmyndighet (tillståndsmyndighet) och regleringsorgan enligt direktiv 2012/34/EU. I 10 kap. i lagen finns bestämmelser om tillsynsmyndighetens tillsyn, se även avsnitt 18.

### 6.3 Bemyndiganden

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- lokala lågtrafikerade järnvägslinjer, och
- lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

#### Skälen för förslaget

I järnvägslagen finns bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (1 kap. 5–7 §§). Bemyndigandena i 5 § första stycket 4 och 7 § förs över till järnvägsmarknadslagen. Dessa bemyndiganden gäller:

- Vilken järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.
- Skyldigheter för infrastrukturförvaltare att föra register över sina järnvägsanläggningar och krav på innehåll i sådana register.

Med anledning av att tillsynsmyndigheten föreslås kunna fatta beslut om undantag för lokala lågtrafikerade linjer (1 kap. 8 §) föreslås ett nytt bemyndigande likt det som redan finns för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse.



# 7 Tillämpningsområdet för järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem

## 7.1 Den nya järnvägstekniklagen

### 7.1.1 Nya lagens tillämpningsområde

**Förslag:** Järnvägstekniklagen ska, i likhet med vad som föreslås för den nya järnvägssäkerhetslagen, gälla den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i direktiv (EU) 2016/797.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Järnvägslagens (2004:519) bestämmelser om driftskompatibilitet omfattar enligt huvudregeln hela det svenska järnvägssystemet. Att den svenska lagen går längre i detta avseende än vad som krävts i det bakomliggande EU-regelverket, som i första hand avsett det s.k. TEN-nätet (Trans European Network), beslutades i samband med

genomförandet av direktiven i första järnvägspaketet (se proposition 2003/04:123 s. 76 ff). För att kraven inte skulle bli alltför långtgående infördes dock samtidigt en ventil i form av möjlighet för tillsynsmyndigheten att i enskilt fall besluta om undantag. Enligt 2 kap. 11 § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att delsystem inte behöver överensstamma med TSD:er om det finns särskilda skäl. Ett beslut om undantag ska förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt. Om ett delsystem emellertid ingår i ett transeuropeiskt järnvägssystem, dvs. omfattas av den bakomliggande EU-regleringens krav på TSD-anpassning, får tillsynsmyndigheten besluta om undantag endast i de fall regeringen föreskriver i förordning. Genom 2 kap. 11–14 §§ järnvägsförordningen (2004:526) har direktivens bestämmelser om när det är möjligt att medge undantag från TSD-anpassning och vilka procedurregler som då ska följas genomförts. Det gäller exempelvis om ett projekt är långt framskridet när en ny TSD träder i kraft.

Genom en lagändring 2007 (prop. 2006/07:45) infördes också ett generellt undantag från krav på TSD-anpassning för museijärnvägsfordon samt både järnvägsfordon och infrastruktur vid fristående lokala eller regionala järnvägsnät enbart avsedda för persontrafik (2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen).

### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 1.1 i direktiv (EU) 2016/797 fastställs genom direktivets reglering de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska kunna genomföras. Unionens järnvägssystem definieras i bilaga I till direktivet. Det består av järnvägsnät och fordon.

Järnvägsnäten definieras som linjer avsedda för höghastighets trafik och linjer för konventionell trafik (gods- och/eller persontrafik) samt knutpunkter, inklusive intermodala terminaler och linjer som sammanbinder de uppräknade delarna. Järnvägsnätet omfattar utöver själva spåren och den fasta infrastrukturen även system för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation som syftar till att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning. Till unionsfordon, dvs. fordon som omfattas av direktivets

reglering, hör alla fordon som kan förväntas trafikera hela eller delar av unionens järnvägsnät, t.ex. lok, passagerarfordon, fordon konstruerade för höghastighetstrafik, motorvagnar, godsvagnar och specialfordon, t.ex. arbetsfordon.

Synpunkter har framförts att det utifrån den ovan beskrivna definitionen är oklart vad som faller innanför respektive utanför unionens järnvägssystem. En helt klargörande och uttömmande beskrivning av vad som ingår och inte ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem är svår att göra. Den slutgiltiga tolkningen av direktivets reglering ankommer också på EU-domstolen. Med utgångspunkt från texten i direktivet står dock klart att avsikten har varit att träffa brett. Närmast till hands ligger tolkningen att man genom direktivet tänkt sig träffa alla järnvägsnät och knutpunkter som inte antingen undantas direkt genom artikel 1.3 eller som frivilligt undantas av medlemsstaterna med stöd av artikel 1.4. Även om de nät som ska omfattas beskrivs utifrån funktion och prestanda blir det ett nät av spår och noder som kan definieras geografiskt.

Som ytterligare tolkningsdata rörande vilken materiel som ingår i det utpekade unionsnätet kan beskrivningen av delsystemen Infrastruktur, Energi och Markbaserad trafikstyrning och signalering fungera. Av bilaga II punkt 2.1–2.3 till direktiv (EU) 2016/797 framgår att i delsystemet Infrastruktur ingår spår, spårväxlar, plankorsningar, broar, tunnlar, järnvägsrelaterade delar av stationer som t.ex. ingångar, plattformar, tillfartsanordningar, serviceområden, toaletter och informationssystem, liksom tillhörande hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet samt säkerhets- och skyddsutrustning. I delsystemet Energi ingår eldistributionssystem, inklusive kontaktledningar och den markbaserade delen av systemet för mätning av förbrukningen av och för laddning med elektricitet och i delsystemet Markbaserad trafikstyrning och signalering ingår all markbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet för, och styrning och kontroll av trafiken med tåg som är godkända för att trafikera järnvägsnätet.

En fråga som diskuterats är hur ställverk ska hanteras. Det finns ingen TSD som reglerar dessa och fråga har uppkommit om de ska anses innefattas i unionens järnvägssystem. Ett ställverk för järnväg är en teknisk anläggning intill spåret för att manövrera ett tågs väg genom ett spårområde på ett sådant sätt att säkerhetskonflikter inte

uppstår. Detta sker genom att växlar lägen och hinder på spåravsnittet registreras och att sedan körbesked ges till tågen via antingen radiosignaler (GSM-R), elektromagnetiska meddelanden från spåret (baliser) eller optiska signaler utmed banan. Manövreringen sker antingen automatiskt eller av en tågklarare och innebär att en tågfärdsväg reserveras vilket betyder att den lagda tågfärdsvägen är hinderfri och att inga andra tåg kan komma in på tågfärdsvägen. Med utgångspunkt från beskrivningen av unionens järnvägsnät i direktivets bilaga I torde ställverk kunna anses innefattas i detta. I bilaga I punkt 1 andra stycket står det att järnvägsnätet omfattar ”system för trafikledning, lokalisering och navigering; tekniska installationer för databehandling och telekommunikation som syftar till att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning”. Det skulle betyda att utgångspunkten enligt definitionen är att t.ex. ställverk och andra fasta anläggningar längs det spårnät som utgör del av unionens järnvägsnät ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem, medan motsvarande anläggningar placerade längs spår som undantagits från direktivets tillämpning, t.ex. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik, inte ingår i unionens järnvägssystem (se nedan avsnitt 7.1.2). Invändningar mot en sådan tolkning har dock framförts. Invändningarna gäller bl.a. att ställverk inte är av betydelse för driftskompatibiliteten i järnvägssystemet och att avsikten från EU:s sida egentligen inte har varit att ställverk ska vara föremål för en harmoniserad godkännandeprocess. Detta följer av att det saknas TSD för ställverk och att sådana nationella regler som regleras i direktivet med syfte att säkerställa de väsentliga kraven inte är avsedda att användas för att reglera ställverk (i stället kan t.ex. företagsinterna regler aktualiseras). Att låta ställverk omfattas av den EU-harmoniserade regleringen kommer enligt dessa bedömare fördyra och försvåra godkännandeprocessen utan att det leder till någon mernytta i form av exempelvis ökad säkerhet.

Utgångspunkten bör i likhet med vad som generellt gäller vara att genomförandet av direktivet inte ska gå längre än nödvändigt och lämpligt. Frågan om huruvida det finns andra bestämmelser i direktivet (och/eller klagörande uttalanden från EU-kommissionen eller ERA) som kan tolkas på ett sätt som innebär att ställverk, trots



den ovan citerade definitionen, kan undantas från direktivets reglering om godkännande eller hanteras i en särskild ordning inom ramen för direktivet bör därför övervägas ytterligare i samband med den fortsatta beredningen av ärendet. Det är dock inte självklart att sådana överväganden bör utmynna i ett ställningstagande i frågan från riksdag och regering. I stället kan finnas skäl för att frågan hanteras på samma sätt som övriga motsvarande frågor, dvs. som en tolkningsfråga som överlämnas till i första hand de myndigheter och andra aktörer som har att hantera frågan och eventuellt också i förlängningen domstolar och ytterst EU-domstolen. Om bedömningen dock görs att det för att kunna tillämpa den nya järnvägs- tekniklagen på ett rättssäkert och enhetligt sätt krävs ytterligare preciseringar i föreskrifter bör sådana meddelas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför ges mandat att utifrån direktivets reglering i bilaga I meddela föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem. Sammanfattningsvis bör i lagen införas en bestämmelse som anger tillämpningsområdet på samma sätt som görs i direktiv (EU) 2016/797, dvs. genom en hänvisning till direktivets bilaga I samt ett föreskriftsbe- myndigande.

### 7.1.2 Undantag från järnvägstekniklagens tillämpningsområde

**Förslag:** Järnvägstekniklagen ska inte gälla

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala-, historiska- eller turiständamål.

Bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. För spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät (duospårvagnar) ska dock järnvägstekniklagen tillämpas om inte annat är särskilt föreskrivet. Bestämmelser om järnvägssystem och fordon som inte omfattas av järnvägstekniklagen finns i lagen om nationella järnvägssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala-, historiska- eller turiständamål samt om duospårvagnar, museifordon, arbetsfordon och arbetsredskap.

#### Skälen för förslaget

I artikel 1.3–1.5 i direktiv (EU) 2016/797 regleras undantag från direktivets tillämpning. I artikel 1.3 listas de verksamheter och nät som inte ska omfattas av direktivets regler och i artikel 1.4–1.5 listas järnvägsnät och fordon som medlemsstaterna får undanta från tillämpningen.

Enligt artikel 1.3 a och b ska direktivet inte tillämpas på tunnelbana och spårväg (inklusive snabbspårväg). Det gäller både infra-

strukturen och fordonen. Av skäl 5 till direktivet framgår att tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem i många medlemsstater omfattas av lokala tekniska krav. Spårvagnar används ofta på samma infrastruktur som vägtrafiken och omfattas därför ofta av vägtrafiklagstiftningen. Tunnelbana och spårväg ska således undantas från järnvägstekniklagens tillämpningsområde. Detta överensstämmer också med vad som gäller enligt nuvarande regler i järnvägslagen (2004:519). Enligt 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen gäller inte lagen för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Från direktivets tillämpning ska enligt artikel 1.3 c också undantas nät som är funktionellt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt företag som enbart använder sådana nät. Undantaget för TSD-anpassning av sådana nät och fordon gäller redan i dag enligt 2 kap. 7 § andra stycket och 13 § andra stycket järnvägslagen. Även detta undantag bör således med viss språklig justering föras in i järnvägstekniklagen. Kravet på åtskildhet bör i järnvägstekniklagen gälla i förhållande till det järnvägssystem som omfattas av lagen, dvs. den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Vidare bör bestämmelsen i stället för till företag som enbart använder sådana nät (som det står i direktivet) riktas mot fordon som enbart används på sådana nät. Detta följer av att kraven i järnvägstekniklagen avser fasta anläggningar och fordon.

Enligt artikel 1.4 a får från direktivets tillämpning undantas privatägd järnvägsinfrastruktur, inklusive sidospår, som ägaren eller en operatör använder för sina respektive godsverksamheter eller för icke kommersiell persontrafik samt fordon som uteslutande används på sådana nät. Till skillnad från vad som för närvarande gäller enligt bestämmelserna om driftskompatibilitet i järnvägslagen, bör med stöd av denna bestämmelse privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät undantas från lagens tillämpning. Undantaget, som i första hand avser de nät som brukar omnämnas industrispår, omfattar enbart fordon som endast rör sig på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på det allmänna nätet eller med direktivets terminologi – den svenska delen av unionens järnvägsnät

– ska nya järnvägstekniklagen tillämpas. Nytt är också att undantaget omfattar privatägda järnvägsnät som används för ickekommersiell persontrafik. Det är i dag svårt att se vad detta skulle kunna röra sig om för sorts trafik, men det skulle t.ex. kunna vara avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller arbetare som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industri- eller hamnområde. Mot bakgrund av de förhållandevis omfattande krav som uppställs i direktiv (EU) 2016/797, och därmed även i den nya järnvägstekniklagen, samt de kostnader detta medför för företagen bör de undantagsmöjligheter som ges i direktivet utnyttjas.

Ytterligare ett undantag från direktivet som bör införas i järnvägstekniklagen är järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala-, historiska- eller turiständamål. Undantaget innefattar således det som för närvarande i järnvägslagen benämns museijärnvägsfordon. Avsikten är att sådana fordon (och även infrastruktur) även framgent ska undantas från den EU-rättsliga regleringen rörande driftskompatibilitet (jfr 2 kap. 7 § andra stycket järnvägslagen). Detta bör gälla även för museijärnvägsfordon som används på den svenska delen av unionens järnvägsnät, och alltså inte enbart för fordon som uteslutande trafikerar speciella museijärnvägar. För museijärnvägsfordon som används på den svenska delen av unionens järnvägsnät kommer dock järnvägssäkerhetslagen att tillämpas. Det får till följd att de museijärnvägsfordon som används på det allmänna järnvägsnätet godkänns enligt lagen om nationella järnvägssystem samtidigt som museijärnvägsföreningarna som bedriver trafiken kommer att omfattas av järnvägssäkerhetslagen. I sak överensstämmer detta med nuvarande ordning. Hur undantaget i övrigt ska förstås och därmed vilka nät och fordon som ska undantas från lagens krav bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få möjlighet att närmare precisera i föreskrifter om det bedöms erforderligt. Nuvarande föreskriftsbemyndigande rörande museifordon (1 kap. 5 § 2 järnvägslagen) bör också föras över till nya lagen.

För duospårvagnar, dvs. spårvagnar som är avsedda för trafik på både snabbspårväg och järnvägsnät bör en särskild reglering införas. Duospårvagnar regleras i artikel 1.5 a och b i direktivet. Enligt uppgift förekommer i dag inga duospårvagnar i Sverige. Det kan dock inte uteslutas att det framöver aktualiseras. Enligt artikel 1.4 c och skäl 6 till direktiv (EU) 2016/797 bör medlemsstaterna ha rätt att

undanta fordon som huvudsakligen används på snabbspårvägsinfrastruktur men som också är utrustade med vissa järnvägskomponenter som krävs för att möjliggöra transit på ett avgränsade och begränsade järnvägssavsnitt. När sådana spårvägsfordon används på järnvägsinfrastruktur bör dock säkerställas att väsentliga krav efterlevs och att säkerhetsnivån på den aktuella infrastrukturen upprätthålls. I järnvägstekniklagen bör mot bakgrund härav införas en bestämmelse som innebär att utgångspunkten är att duospårvagnar omfattas av lagen, om inte annat är särskilt föreskrivet. För att möjliggöra sådana föreskrifter bör bestämmelsen kombineras med ett föreskriftsbemyndigande. På motsvarande sätt bör det införas föreskriftsbemyndigande avseende arbetsfordon och s.k. arbetsredskap som framförs på järnvägsspår. Genom föreskrifterna kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om vilka krav som ska gälla för sådana fordon och redskap.

Sammanfattningsvis bör direktivets möjligheter att meddela undantag från kraven i direktivet utnyttjas och föras in i järnvägstekniklagen. Det innebär att undantagen blir fler än i nuvarande reglering i järnvägslagen samtidigt som tillämpningsområdet för regleringen vidgas till att omfatta den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Det bör också införas bemyndigande att meddela föreskrifter varigenom undantagen närmare kan beskrivas samt klargöras vilka krav som i stället uppställs.

## 7.2 Den nya järnvägssäkerhetslagen

### 7.2.1 Nya lagens tillämpningsområde

**Förslag:** Järnvägssäkerhetslagen ska, i likhet med vad som föreslås för den nya järnvägstekniklagen, gälla den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i direktiv (EU) 2016/797.

**Bedömning:** Föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, som får tas fram i anslutning till järnvägstekniklagen, blir styrande även vad avser järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde.

### Skälen för förslaget och bedömningen

#### *Nuvarande ordning*

Järnvägslagens (2004:519) bestämmelser om säkerhet omfattar hela det svenska järnvägssystemet. Bestämmelserna, som har sin grund i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), har sedan järnvägslagens tillkomst, anpassats till EU-regleringen på järnvägssäkerhetsområdet.

#### *Föreslagen ordning*

I artikel 1.1 i direktiv (EU) 2016/798 anges att direktivet innehåller bestämmelser för att säkerställa att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas. Regleringen i direktivet tar främst sikte på den verksamhet som bedrivs inom unionens järnvägssystem. Framför allt handlar det om infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet. Verksamheten måste vara säker. På samma sätt som i direktivet är den föreslagna inriktningen i järnvägssäkerhetslagen den verksamhet som bedrivs inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Unionens järnvägssystem definieras i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Det består av järnvägsnät och fordon. I järnvägstekniklagen föreslås ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att utifrån regleringen i direktiv (EU) 2016/797 bilaga I meddela föreskrifter om vad som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem. En sådan reglering kommer även att bli styrande när det gäller järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde.

### 1.1.1 Undantag från lagens tillämpningsområde

**Förslag:** Järnvägssäkerhetslagen ska inte gälla

1. tunnelbana och spårväg,
2. järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät,
3. privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät, eller
4. järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala-, historiska- eller turiständamål och fordon som enbart används på sådana nät.

Det ska införas upplysningsbestämmelser om att

- bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, och
- bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen finns i lagen om nationella järnvägssystem.

### Skälen för förslaget

Enligt artikel 2.2 i direktiv (EU) 2016/798 ska direktivet inte tillämpas på tunnelbana och spårväg (inklusive snabbspårväg). Det gäller både infrastrukturen och fordonen. Av skälen till direktivet (3) framgår att tunnelbanor, spårvägar och andra snabbspårvägssystem i många medlemsstater omfattas av lokala tekniska krav och att

de är undantagna från tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/797. Det anges att de båda direktiven bör ha samma tillämpningsområde för att genomförandet av direktiven ska underlättas. Därför bör sådana lokala system undantas från tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/798. Detta överensstämmer också med vad som gäller enligt järnvägslagen (2004:519) i dag. Enligt 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen gäller inte lagen för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i stället i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Även om man skulle kunna hävda att varken tunnelbana eller spårväg utgör järnväg och det därför är överflödigt att uppge att dessa verksamheter inte ska omfattas av en järnvägssäkerhetslag, bör för tydlighetens skull denna bestämmelse från direktivet föras in i lagen på samma sätt som görs i nuvarande lag.

Från direktivets tillämpning ska också undantas nät som är funktionellt åtskilda från resten av unionens järnvägssystem och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt företag som enbart använder sådana nät. Även detta undantag bör med viss språklig justering föras in i järnvägssäkerhetslagen. Kravet på åtskildhet bör i järnvägssäkerhetslagen gälla i förhållande till den svenska delen av unionens järnvägssystem. Vidare bör i stället för företag som enbart använder sådana nät anges fordon som enbart används på sådana nät; detta för att använda samma terminologi som i järnvägstekniklagen och därmed slippa tvivel om järnvägssäkerhetslagens tillämpningsområde. I järnvägssäkerhetslagen är det dock främst verksamhet som företag bedriver på sådana nät (exempelvis genom att använda fordon) som avses. Det brukar anges att detta undantag för närvarande endast avser Roslagsbanan och Saltsjöbanan, båda i Stockholmsområdet (Lidingöbanan betecknas som spårväg).

Vidare bör privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät undantas från lagens tillämpning. Undantaget gäller i första hand nät som brukar omnämnas industrispår. Undantaget omfattar enbart fordon som endast rör sig inne på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på nät som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem, ska järnvägssäkerhetslagen tillämpas. Nytt är också att undantaget ska omfatta privatägda järnvägsnät som



används för icke-kommersiell persontrafik. Det är i dag svårt att se vad detta skulle kunna röra sig om för trafik, men det skulle t.ex. kunna röra sig om avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller arbetare som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industri- eller hamnområde. Mot bakgrund av de förhållandevis omfattande krav som uppställs i direktiv (EU) 2016/798 och nya järnvägssäkerhetslagen och de kostnader för företagen detta innebär bör de undantagsmöjligheter som medges utnyttjas.

Ytterligare ett undantag från direktivet som i en något begränsad version bör införas i järnvägssäkerhetslagen gäller järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala-, historiska- eller turiständamål och fordon som enbart används på sådana nät. Formuleringen av undantaget skiljer sig från motsvarande reglering i järnvägstekniklagen. Detta innebär t.ex. att museifordon som används på den svenska delen av unionens järnvägsnät (och alltså inte enbart på särskilda museibanor) även fortsättningsvis ska omfattas av den EU-rättsligt styrda järnvägssäkerhetslagen, medan samma fordon undantas från järnvägstekniklagens reglering. Fordonsgodkännanden kommer således att prövas enligt den nya lagen om nationella järnvägssystem medan säkerhetskraven regleras i järnvägssäkerhetslagen.

Sammanfattningsvis bör i det väsentliga direktivets möjligheter att meddela undantag från kraven i direktivet föras in i den svenska lagen. Det införs också en upplysningsbestämmelse om att bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen finns i lagen om nationella järnvägssystem.

## 7.3 Den nya lagen om nationella järnvägssystem

### 7.3.1 Nya lagens tillämpningsområde

**Förslag:** Lagen om nationella järnvägssystem ska gälla järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Lagen gäller också för fordon som används för lokala-, historiska- eller turiständamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät, dock endast såvitt avser godkännande av fordon. I övrigt tillämpas järnvägssäkerhetslagen för dessa fordon.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur.

#### Skälen för förslaget

Tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem är beroende av vad som omfattas av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen (den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem). Järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen har i grunden samma tillämpningsområde. Undantagen är dock i ett avseende mer begränsade i järnvägssäkerhetslagen än i järnvägstekniklagen (jfr 1 kap. 4 § 4 i båda lagarna). Det gäller för fordon som används för lokala-, historiska- eller turiständamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät. Sådana fordon omfattas av järnvägssäkerhetslagen, men undantas från järnvägstekniklagen. Det får till följd att för sådana fordon gäller lagen om nationella järnvägssystem för fordonsgodkännandet, medan i övrigt tillämpas järnvägssäkerhetslagen. Det är en reglering som i huvudsak överensstämmer med vad som för närvarande gäller enligt järnväglagen. Skälet för denna ordning är att det vore orimligt att uppställa exempelvis krav på TSD-anpassning av museifordon (då är det inte museifordon längre) samtidigt som de fordon och verksamhetsutövare som trafikerar det allmänna järnvägsnätet bör tillämpa samma säkerhetsreglering. Enligt järnvägstekniklagen får regeringen eller

den myndighet som regeringen bestämmer också meddela föreskrifter om vad som utgör den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Därför går det inte att definiera tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem närmare. Utgångspunkten är dock att de nät och fordon som kan undantas från tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 och de ovan diskuterade fordonen omfattas av lagen om nationella järnvägssystem, de senare endast såvitt avser fordonsgodkännandet.

Järnvägssystem består, enligt lagen om nationella järnvägssystem, av järnvägsinfrastruktur och fordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör i likhet med vad som gäller i dag få meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur. Om en spåranläggning inte anses vara järnvägsinfrastruktur innebär detta att den aktuella spåranläggningen undantas från lagens tillämpningsområde. För närvarande har Transportstyrelsen meddelat sådana föreskrifter (TSFS 2016:30). Som exempel på spåranläggningar som inte ska anses som järnvägsinfrastruktur enligt dessa föreskrifter kan nämnas tivolianordningar och bergbanor.



## 8 Ord och uttryck

### 8.1 Järnvägsmarknadslagen

#### 8.1.1 Ord och uttryck från järnvägslagen

**Förslag:** Definitionerna av begreppen anläggning för tjänster, infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantör samt förkortningen EES förs över från järnvägslagen.

Definitionerna av internationell persontrafik, regional kollektivtrafikmyndighet och regleringsorgan förs inte över från järnvägslagen.

#### Skälen för förslaget

##### *Allmänt*

I 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) finns definitioner av begrepp som används i lagen. När järnvägslagen delas upp i flera olika lagar behöver även definitionerna delas upp beroende av vilka begrepp som används i de olika lagarna. Från direktiv (EU) 2016/2370 som ändrar direktiv 2012/34/EU (ändringsdirektivet) införs även nya definitioner i järnvägsmarknadslagen.

I de fall definitioner förs över från järnvägslagen till den nya järnvägsmarknadslagen utan att det görs några viktiga språkliga eller sakliga ändringar behandlas dessa inte i detta kapitel utan redovisas endast i författningskommentaren.

### *Infrastrukturförvaltare*

I järnvägslagen definieras infrastrukturförvaltare som ”den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen” (1 kap. 4 §). I direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, definieras infrastrukturförvaltare utifrån de uppgifter<sup>32</sup> som förvaltaren ska ansvara för (artikel 3.2). Även i artikel 7 i direktivet, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, anges att infrastrukturförvaltaren ska ha dessa uppgifter. En definition av infrastrukturförvaltare utifrån vilka uppgifter en förvaltare ska ansvara för riskerar att skapa osäkerhet kring vad som händer om förvaltaren inte bedöms ansvara för en eller flera av dessa uppgifter, eftersom infrastrukturförvaltare då inte är en infrastrukturförvaltare i lagens mening. I förslaget till järnvägsmarknadslagen används därför definitionen av infrastrukturförvaltare från järnvägslagen och i 4 kap. (krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende) anges i stället vilka uppgifter en infrastrukturförvaltare ska ansvara för.

### *Internationell persontrafik, regional kollektivtrafikmyndighet och regleringsorgan*

Definitionerna av begreppen internationell persontrafik och regional kollektivtrafikmyndighet förs inte över från järnvägslagen eftersom de inte kommer att användas i järnvägsmarknadslagen. Det finns fler definitioner i järnvägslagen som inte förs över till järnvägsmarknadslagen, men det avser ord och uttryck som inte har använts för marknadsregleringen utan för säkerhets- eller teknikregleringen. Dessa redovisas därför inte i denna del av avsnitt 8.

Definitionen av regleringsorgan förs inte över till järnvägsmarknadslagen eftersom det redan i det inledande kapitlet klargörs att tillsynsmyndigheten bl.a. fullgör uppgiften som regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU.

Definitionen av internationell persontrafik är av vikt för 5 kap. 2 c § järnvägslagen avseende begränsningen av trafikeringsrätten på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. På denna linje råder inte öppet tillträde, förutom för internationell

---

<sup>32</sup> Dessa uppgifter består av drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för ett nät, samt deltagande i utvecklingen av infrastrukturen, i enlighet med nationell rätt.

persontrafik. Enligt den nya artikeln 2.12 i direktivet, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, kan dock rätten att ta upp och lämna av passagerare begränsas på en linje som omfattas av ett offentligt-privat partnerskap. Det saknas därför behov i järnvägsmarknads-lagen att göra skillnad på internationell persontrafik och nationell persontrafik.

Definitionen av regional kollektivtrafikmyndighet omnämns i dag i 6 kap. 3–7 §§<sup>33</sup> järnvägsförordningen (2004:526) men definieras i järnvägslagen (1 kap. 4 §). En regional kollektivtrafik-myndighet är i järnvägslagen detsamma som i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Eftersom definitionen inte används i järnvägsmark-nadslagen förs den inte över från järnvägslagen. Om regeringen avser att använda begreppet i föreskrifter får begreppet definieras i dessa föreskrifter.

### 8.1.2 Järnvägsinfrastruktur, järnvägsnät, järnvägsföretag, tågläge och tågplan

**Förslag:** Med järnvägsinfrastruktur avses spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare.

Med järnvägsföretag avses den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft.

Med järnvägsnät avses sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare.

Med tågläge avses den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra tåg från en plats till en annan under en viss tidsperiod.

Med tågplan avses en plan över alla tåglägen under en viss angiven period.

<sup>33</sup> 6 kap. 3–7 §§ järnvägsförordningen handlar om underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten.

## Skälen för förslaget

### *Järnvägsinfrastruktur*

I avsnitt 6.1 finns överväganden om järnvägsmarknadslagens tillämpningsområde och undantag. Som anges i det avsnittet är definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur central i järnvägsmarknadslagen, eftersom en förvaltare av spår- och andra järnvägsanläggningar endast omfattas av lagens krav på infrastrukturförvaltare om det är järnvägsinfrastruktur som förvaltas.

I järnvägslagen definieras järnvägsinfrastruktur som; ”spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande” (1 kap. 4 §). Transportstyrelsen kan dock meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur. Dessa spåranläggningar omfattas då inte av järnvägslagen. Definitionen fördes i stort sett oförändrad över från den gamla järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) när järnvägslagen tillkom.

I direktiv 2012/34/EU definieras järnvägsinfrastruktur som de anläggningar som finns förtecknade i bilaga I (artikel 3.3). Anläggningarna ska ingå i en spåranläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, depåer (se engelsk version) eller lokstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår. Detta avspeglas i dag i järnvägslagen eftersom vissa undantag motiveras av att spåranläggningarna i fråga inte omfattas av direktivets definition av järnvägsinfrastruktur, t.ex. för spår inom anläggningar för tjänster (1 kap. 1 b §).

Även om vissa spåranläggningar inte omfattas av direktivets definition av järnvägsinfrastruktur finns skäl att låta spåranläggningar omfattas av vissa av direktivets bestämmelser. I skäl 12 till direktivet anges t.ex. att icke-diskriminerande tillträde till anslutningslinjer och sidospår bör säkerställas oavsett ägarstruktur i de fall dessa behövs för tillträde till anläggningar för tjänster som är grundläggande för tillhandahållandet av transporttjänster och betjäna eller kan betjäna mer än en slutlig kund.

En definition i enlighet med direktivets bilaga I skulle innebära att vissa infrastrukturförvaltare inte längre anses förvalta sådana



spåranläggningar som omfattas av järnvägsmarknadslagens bestämmelser om icke-diskriminerande tillträde, tilldelning och avgifter. I järnvägslagen har samma definition av järnvägsinfrastruktur använts för marknads-, säkerhets- och teknikregleringen. Det har ansetts av vikt att den som förvaltar infrastruktur (enligt lagens definition) omfattas av särskilt säkerhetsregleringen. Vad gäller marknadsregleringen finns redan undantag som nämnts ovan. Tjänstleverantörer som förvaltar spår inom anläggningen för tjänster omfattas t.ex. av definitionerna av begreppen infrastrukturförvaltare och järnvägsinfrastruktur i järnvägslagen, men undantas sedan från den marknadsreglering som gäller infrastrukturförvaltare i 1 kap. 1 b §.

En likadan lösning som i järnvägslagen är möjlig även i järnvägsmarknadslagen. Det skulle dock innebära att det kvarstår en otydlighet kring om spåren inom en tjänsteanläggning som används för tjänster och för framkomlighet för ett tåg är att anse som järnvägsinfrastruktur. När nu järnvägslagen delas upp i olika lagar finns en möjlighet att definiera infrastrukturförvaltare och järnvägsinfrastruktur mer i linje med direktivet. I den föreslagna järnvägssäkerhetslagen förs definitionen av järnvägsinfrastruktur över från järnvägslagen oförändrad, men det är definitionen av unionens järnvägssystem<sup>34</sup> som är av mer central betydelse i denna lag. Bedömningen görs därför att även om det inte är optimalt att ha olika definitioner av järnvägsinfrastruktur i olika lagar inom järnvägsområdet och därmed vilka som ska anses vara infrastrukturförvaltare, finns det också skäl som talar för en sådan lösning.

I järnvägsmarknadslagen föreslås en definition av järnvägsinfrastruktur som inledningsvis är lika som den i järnvägslagen, men med ett tillägg på slutet som anger att: ” ... med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare,”.

Förslaget att definiera spår och de andra uppräknade anläggningarna inom en station för passagerare som järnvägsinfrastruktur ska ses mot bakgrund av bilaga I till direktivet som räknar upp stationer för passagerare i förteckningen över järnvägsinfrastruktur-anläggningar. I förteckningen finns även godsterminaler (t.ex.

---

<sup>34</sup> Definieras i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbeting).

hamnar eller andra terminaler för att lasta och lossa gods). I punkten 2 i bilaga II anges att tillträde, inbegripet tillträde till järnvägsspår, ska ges till anläggningar för tjänster, när sådana finns, och till tjänster som tillhandahålls i sådana anläggningar. I led a och b i punkten räknas sedan stationer för passagerare och godsterminaler upp. Förteckningen av järnvägsinfrastrukturanläggningar i bilaga I och tjänster i bilaga II tycks därmed vara överlappande. Direktivet ger därför inget entydigt svar på om spår- och andra infrastrukturanläggningar inom stationer och godsterminaler ska ses som järnvägsinfrastruktur eller som anläggningar för tjänster.

I Sverige förvaltar främst Trafikverket huvudspår, vilket inkluderar spår för resenärsutbyte vid plattform, vid stationer för passagerare. Större stationsfastigheter förvaltas sedan av Jernhusen AB. Det anses därmed mest ändamålsenligt att fortsatt behandla infrastrukturen inom en station för passagerare som järnvägsinfrastruktur. Spåren inom en sådan station används dessutom även för framkomlighet för tåg som använder spåren endast för att passera stationen. Med anledning av den uppdelning som finns för stationer för passagerare bedöms det lämpligt att spår- och andra anläggningar för stationer för passagerare fortsatt betraktas som infrastruktur. Kapaciteten fördelas i de allra flesta fall av Trafikverket både för resenärsutbyte och för framkomlighet.

När det gäller godsterminaler, förvaltas alla större rangerbangårdar liksom terminaler där enklare tågbildning kan ske av Trafikverket. I vissa fall förvaltar Trafikverket spåren och spåruppåtelsen inom vissa terminaler, men andra aktörer som t.ex. Jernhusen AB ansvarar för fastigheterna i anslutning till spåren. Andra terminaler finns t.ex. i hamnar som kan förvaltas av olika aktörer. För godsterminalerna är bilden mer splittrad än för stationer och det bedöms därför lämpligt att behandla godsterminaler som en tjänsteanläggning. Tillgången till spåren ingår då i den tjänst som kan sökas hos tjänsteleverantören. För de fall att en sökande endast behöver tillträde till spår inom en terminal eller en annan tjänsteanläggning för framkomlighet, för att nå en annan tjänsteanläggning eller infrastruktur ska tjänsteleverantörerna i fråga samarbeta för att säkerställa sådan framkomlighet (9 kap. 5 § järnvägsmarknadslagen, se även avsnitt 17.2).

Med tillägget får ord som anslutningslinje och sidospår och privatägd betydelse. Orden anslutningslinje och sidospår används i

direktivet men definieras inte. I praktiken har orden indirekt använts i järnvägslagen, eftersom tillsynsmyndigheten behöver inhämta EU-kommissionens beslut om ett undantag avser infrastruktur som omfattas av bilaga I till direktivet (1 kap. 1 c §). I bilaga I till direktivet står det privata anslutningslinjer och sidospår, men i järnvägsmarknadslagen föreslås att privatägda används i stället. Avsikten är att tydliggöra att offentligt ägd infrastruktur omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur (Trafikverket, Jernhusen AB, Inlandsbanan AB, Öresundsbron, kommuner (inklusive kommunala bolag), andra huvudlinjer eller offentligt ägda sidospår). Ordet ”privat” är i detta sammanhang otydligt eftersom alla bolag är privata enheter. Det kan samtidigt inte antas vara syftet med direktivet att om anslutningslinjen eller sidospåret ägs eller förvaltas av ett bolag så är det inte infrastruktur. Av skäl 12 till direktivet framgår dessutom att tillträde ska säkerställas oavsett ägarstruktur om det behövs för tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Det tyder på att privat i bilaga I handlar om infrastruktur som inte ägs av det offentliga. Bedömningen av om infrastrukturen är privatägd eller offentligt ägd bör utgå ifrån vem som har ägarkontroll. I normalfallet innebär detta att ett offentligt ägt företag är ett företag där den offentliga sektorn äger mer än 50 procent av aktierna eller andelarna. Ordet ”privatägd” används även när det gäller undantagsmöjligheter enligt direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798.

### *Järnvägsföretag*

Enligt järnvägslagen är det nödvändigt att ha licens och säkerhetsintyg eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få utföra trafik (3 kap. 1 §). Järnvägsföretag definieras i järnvägslagen som en aktör som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik (1 kap. 4 §).

I järnvägsmarknadslagen definieras ”järnvägsföretag” i stället som; ”den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft”. Den nu föreslagna definitionen i järnvägsmarknadslagen är densamma som i järnvägssäkerhetslagen och överensstämmer med definitionen av järnvägsföretag i direktiv (EU) 2016/798. Järnvägsföretag definieras något annorlunda i direktiv

2012/34/EU: ”den vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft”. Detta innebär att den som utför trafik är ett järnvägsföretag enligt direktiv (EU) 2016/798 men inte direktiv 2012/34/EU. Detta förklaras närmare i avsnitt 11.1.1 angående licens. Begränsningen till den huvudsakliga verksamheten från definitionen i direktiv 2012/34/EU används i stället i undantag i det inledande kapitlet för att ge viss regellättnad för sådana järnvägsföretag som inte har en sådan huvudsaklig verksamhet, se vidare avsnitt 6.2.3.

### *Järnvägsnät*

I järnvägslagen definieras järnvägsnät som: ”järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare” (1 kap. 4 §). I direktiv 2012/34/EU definieras järnvägsnät som; ”hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare” (artikel 3.25).

Om järnvägslagens definition förs över oförändrad till järnvägsmarknadslagen uppkommer frågor kring tillämpning av undantagen (t.ex. för fristående järnvägsnät) i lagen. Nuvarande definition innebär att all järnvägsinfrastruktur som en infrastrukturförvaltare förvaltar tillhör ett och samma järnvägsnät. Det skulle innebära att infrastrukturförvaltaren ska tillämpa t.ex. kraven om järnvägsnätsbeskrivning såsom omfattande hela infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, inklusive en fristående del. Detta är inte avsikten och en delvis annorlunda definition föreslås därför i järnvägsmarknadslagen som lyder; ”sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare”. Med den nya definitionen är tanken att klargöra att med ett järnvägsnät avses sammanhängande järnvägsinfrastruktur som en infrastrukturförvaltare förvaltar, t.ex. en lokal eller regional fristående bana. En infrastrukturförvaltare kan förvalta flera olika järnvägsnät.

## Tågläge

I järnvägslagen definieras tågläge som; ”den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod” (1 kap. 4 §).

I direktiv 2012/34/EU definieras tågläge som; ”den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett visst tåg från en plats till en annan under en viss period” (artikel 3.27).

Med den nuvarande definition i järnvägslagen ska all infrastrukturkapacitet som tas i anspråk för att framföra ett järnvägsfordon tilldelas ett tågläge, som sedan ska ingå i en tågplan. Med den nya definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i järnvägsmarknadslagen påverkas även definitionen av ”tågläge”. När järnvägsfordon behöver parkeras finns tjänsten uppställning av järnvägsfordon, som kan tillhandahållas, dels på järnvägsinfrastruktur som främst används för framkomlighet, dels på ett specifikt uppställningsspår (en anläggning för tjänster). Det bedöms inte vara nödvändigt att fastställa uppställning på järnvägsinfrastruktur i ett tågläge och i en tågplan. Det skulle dessutom leda till att uppställning behandlas olika beroende på om det är en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör som tillhandahåller uppställning.

När det gäller definitionen av ”tågläge” görs bedömningen att i järnvägsmarknadslagen bör definitionen utformas mer i linje med direktivets definition för att få en tydligare uppdelning mellan vad som omfattas av minimipaketet av tillträdestjänster och andra tjänster. Endast tåg bör tilldelas tåglägen.

Varken direktivet eller järnvägsmarknadslagen har en definition av ”tåg”. Avsikten med tillägget är att tydliggöra att tågläge omfattar rörelser av järnvägsfordon, till skillnad från när tåget t.ex. byggs ihop genom rangering på en bangård. Eftersom tjänsteinläggningar inte omfattas av definition av ”järnvägsinfrastruktur” är rörelserna som sker inom en sådan anläggning inte att anse som ett tågläge. Det görs samtidigt skillnad i dag mellan olika rörelseformer (tågfärd, spärrfärd och växling), beroende på var fordonen framförs. Direktivet gör ingen sådan skillnad. Däremot kan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse undantas från lagens bestämmelser om tilldelning och avgifter.

## *Tågplan*

I järnvägslagen definieras tågplan som; ”plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period” (1 kap. 4 §). I direktiv 2012/34/EU definieras tågplan som; ”uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som tågplanen gäller” (artikel 3.28).

I enlighet med de överväganden som gjorts ovan, vad gäller tåg-lägen, bör det i järnvägsmarknadslagen tydliggöras att en tågplan är en plan över tilldelade tåglägen. Att direktivet talar om att tågplanen ska vara en plan över tåg och rullande materiel bedöms inte relevant för svenska förhållanden eftersom fordon ska ges ett tågläge oavsett om fordonet går som ett sammansatt tåg eller t.ex. enbart ett lok.

När det gäller att ta fram en tågplan och fastställa tåglägen finns bestämmelser om detta i 7 kap. järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 16). Det är i detta sammanhang värt att notera att det är endast den som förvaltar järnvägsinfrastruktur (som det definieras i 1 kap. 10 § järnvägsmarknadslagen) som omfattas av kraven på att upprätta tågplan och tilldela tåglägen, se ovan i detta avsnitt. Privatägda anslutningslinjer och sidospår eller spår inom anläggningar för tjänster omfattas inte heller av kraven på att upprätta tågplan och tilldela tåglägen, se avsnitt 6.2.4 och 6.2.5. Det är också möjligt för tillsynsmyndigheten att meddela undantag från bl.a. kraven om tilldelningsförfarandet (inklusive tågplan och tåglägen) för den som förvaltar lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt (1 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen), se avsnitt 6.2.7.

### 8.1.3 Infrastrukturförvaltarens uppgifter

**Förslag:** Med drift av järnvägsinfrastruktur avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (väsentliga uppgifter) samt trafikledning.

Med modernisering av järnvägsinfrastruktur avses större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda.

Med underhåll av järnvägsinfrastruktur avses arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet.

Med väsentliga uppgifter avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

### Skälen för förslaget

#### *Drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen*

En infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för ett nät, enligt definitionen av infrastrukturförvaltare i artikel 3.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. I artikel 3.2b–3.2d definieras drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen. Som angetts ovan i avsnitt 8.1.1 används inte direktivets definition av infrastrukturförvaltare i järnvägsmarknadslagen.

I järnvägsmarknadslagen införs artiklarna 7–7d enligt lydelsen i ändringsdirektivet i 4 och 5 kap. I dessa kapitel används begreppen drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för att ange vad en infrastrukturförvaltare ska ansvara för och hur förvaltarens oberoende ska säkerställas, särskilt avseende väsentliga uppgifter som ingår i driften. Definitionerna av drift, underhåll och modernisering införs därför, i sak oförändrade, från direktivet. Även i förslaget till järnvägstekniklagen finns en definition av modernisering av järnvägsinfrastrukturen som inte är likalydande med den föreslagna definitionen i järnvägsmarknadslagen. Detta beror på att de bakomliggande direktiven har olika definitioner.

### *Väsentliga uppgifter*

Den som utför eller organiserar järnvägstrafik får inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter enligt 6 kap. 2 § järnvägslagen. I artikel 7 i direktiv 2012/34/EU, i den ursprungliga lydelsen, benämns tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter som väsentliga uppgifter. I och med ändringsdirektivet definieras väsentliga uppgifter i stället i artikel 3.2f, men med samma innebörd som tidigare. Uppgifterna, tillsammans med trafikledning, ingår även i definitionen av drift av järnvägsinfrastrukturen som infrastrukturförvaltaren ska ansvara för. Vad en infrastrukturförvaltare ska ansvara för och hur infrastrukturförvaltarens oberoende ska säkerställas framgår av artiklarna 7–7d i direktivet som införs i 4 och 5 kap. järnvägsmarknadslagen. Väsentliga uppgifter används därför som begrepp i den föreslagna järnvägsmarknadslagen och definitionen införs därför, i sak oförändrad, från direktivet.

Med beslutsfattande om tilldelning av tåglägen, inbegrips både fastställelse och bedömning av tillgänglighet samt tilldelning av individuella tåglägen. Med beslutsfattande som rör uttag av avgifter för infrastruktur, inbegrips fastställelse och uppörd av avgifter.

#### **8.1.4 Definitioner från ändringsdirektivet som inte införs**

**Förslag:** Definitionerna av direktbiljett, ombyggnad av järnvägsinfrastruktur, styrelse, tillsynsråd och utveckling av järnvägsinfrastruktur från ändringsdirektivet införs inte i järnvägsmarknadslagen.

Uttrycket vertikalt integrerat företag införs inte som definition i järnvägsmarknadslagen, utan i bestämmelserna om särskilda krav för att säkerställa en infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag (5 kap.).

#### **Skälen för förslaget**

Definitionen av direktbiljett från ändringsdirektivet (artikel 3.35) införs inte i järnvägsmarknadslagen eftersom begreppet endast an-



vänds i artikel 13a, som endast upplyser om medlemsstaternas möjlighet att införa krav på deltagande i gemensamma informations- och biljettsystem. Den föreslagna järnvägsmarknadslagen innehåller inga bestämmelser om biljetter och definitionen införs därför inte lagen.

I Sverige är styrelse ett allmänt vedertaget begrepp som regleras i aktiebolagslagen (2005:551) och bedöms därför inte behöva införas i lagen. I Sverige saknas motsvarighet till tillsynsråd (supervisory board i den engelska versionen) och begreppet införs därför inte i lagen.

Definitionen av vertikalt integrerat företag är i förslaget inte infört bland ord och uttryck i järnvägsmarknadslagen, däremot används begreppet i 5 kap. i järnvägsmarknadslagen och förklaras där (se även avsnitt 15.4.2).

Uttrycket ombyggnad av järnvägsinfrastruktur definieras i direktivet, men uttrycket används sedan inte i direktivet. I ett tidigare utkast av ändringsdirektivet fanns bestämmelser om ombyggnad av järnvägsinfrastruktur och det får förutsättas att det är ett misstag att definitionen kom med. I järnvägsmarknadslagen används inte heller uttrycket och behöver därför inte tas med i lagens ord och uttryck.

Uttrycket utveckling av järnvägsinfrastruktur används inte i järnvägsmarknadslagen och behöver därför inte tas med i lagens ord och uttryck.

## 8.2 Järnvägstekniklagen

### 8.2.1 Ord och uttryck från järnvägslagen

**Förslag:** Definitionerna av förkortningen EES samt begreppen fordon, och fordonsinnehavare förs, med viss justering för de två senare, över till järnvägstekniklagen.

#### Skälen för förslaget

Förkortningen EES för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet används även i järnvägstekniklagen och bör fortsatt definieras. EU-

direktiven på järnvägsområdet omfattar medlemsstaterna i EES och Schweiz. Förkortningen EES används i huvudsak i 2 kap. järnvägstekniklagen i bestämmelserna om EG-kontroll av delsystem och EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter. Även begreppet fordon bör fortsatt definieras. I järnvägslagen används dock ordet järnvägsfordon. Genom definitionen av fordon genomförs artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/797. Med fordon avses järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, t.ex. lok, motorvagnar, personvagnar, godsvagnar och arbetsfordon (jfr även bilaga I punkt 2 till direktivet) som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät. Vidare bör begreppet fordonsinnehavare även fortsatt definieras. Fordonsinnehavare bör i järnvägstekniklagen vara den som i egenkap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på Europeiska unionens järnvägsnät. Begreppet fordonsinnehavare används i 4 kap. 12 och 13 §§ som innehåller bestämmelser om registrering och märkning av fordon. Definitionen överensstämmer i huvudsak med direktivets definition av begreppet i artikel 2.21. En skillnad är dock att enligt denna ska som fordonsinnehavare endast räknas den som redan är registrerad som ägare eller innehavare av fordonet i ett fordonsregister. De i järnvägstekniklagen aktuella bestämmelserna avser dock även tid innan registrering, varför definitionen bör återspegla detta.

### 8.2.2 Nya ord och uttryck i järnvägstekniklagen

**Förslag:** Orden driftskompatibilitet, ERTMS-utrustning, fasta installationer, genomförandeplan, markbaserade delsystem, modernisering, nationella regler, ombyggnation, one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå, organ för bedömning av överensstämmelse samt förkortningen TSD definieras i järnvägstekniklagen.

## Skälen för förslaget

Direktiv (EU) 2016/797 gäller driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen. Begreppet driftskompatibilitet är således centralt i direktivet och används i järnvägstekniklagen dels för att ange lagens syfte i 1 kap. 1 §, dels i 2 kap 1 § som rör krav på delsystem och komponenter. Definitionen är hämtad från artikel 2.2 i direktivet och betyder egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls. *ERTMS-utrustning* definieras som utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Management System. Begreppet används i regleringen av godkännande av fasta installationer i artikel 18 och 19 i direktiv (EU) 2016/797, som delvis genomförs i 3 kap. 2 och 3 §§ järnvägstekniklagen. Förkortningen är allmänt känd inom järnvägsbranschen men bör definieras i lagen.

Begreppet fasta installationer har inte tidigare använts i järnvägs-lagstiftningen och är därmed ett nytt begrepp som införs genom järnvägstekniklagen. Det motsvarar i stort begreppet järnvägsinfrastruktur i järnvägslagen (2004:519). Det bör dock definieras i enlighet med artikel 18.1 i direktiv (EU) 2016/797 som installationer hänförliga till något av de markbaserade delsystemen - ett begrepp som också används i lagen och som definieras nedan.

Även begreppet genomförandeplan är en nyhet i förhållande till nuvarande lagstiftning. Genomförandeplaner har fått en större betydelse i driftskompatibilitetsregleringen. Genom dessa klargörs när enskilda krav i en teknisk specifikation för driftskompatibilitet ska vara tillämpliga på olika järnvägsnät. Begreppet, som i lagens används i bemyndigande 2 kap. 11 §, definieras som en nationell eller europeisk plan för fastställande av tidsmässig och geografisk anpassning till en viss TSD. Avsikten är således att det ska meddelas föreskrifter om genomförandeplaner på lägre föreskriftsnivå.

Begreppet Markbaserade delsystem används i järnvägstekniklagens tillsynskapitel. Tillsynsmyndigheten åläggs utöva tillsyn över markbaserade delsystem. Genom bestämmelsen genomförs artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798. Markbaserade delsystem utgörs av delsystemen "Markbaserad trafikstyrning och signalering", "Energi" och "Infrastruktur" (jfr artikel 18.1 i direktiv (EU) 2016/797). Genom definitionen av begreppet modernisering genomförs artikel

2.15 i direktiv (EU) 2016/797. Begreppet är av betydelse för att avgöra om det ska krävas nytt godkännande för en fast installation enligt 3 kap. järnvägstekniklagen eller ett fordon enligt 4 kap. i lagen. Modernisering avser ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens eller fordonets totala prestanda.

Nationella regler har i järnvägstekniklagen och direktiv (EU) 2016/797 en snävare betydelse än den allmänspråkliga betydelsen av begreppet. Begreppet används bl.a. i 2 kap. järnvägstekniklagen där kraven på delsystem slås fast. Med nationella regler avses i lagen föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande. Avsikten är att direktivets närmare bestämmelser om innehåll i nationella regler och om proceduren för antagande av nationella regler genomförs i förordning i anslutning till järnvägstekniklagen.

Ombyggnation har på motsvarande vis som modernisering betydelse för att avgöra när det krävs ett nytt godkännande av en fast installation eller ett fordon. Med ombyggnation avses ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlag som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar den fasta installationens eller fordonets prestanda. Definitionen överensstämmer med artikel 2.14 i direktiv (EU) 2016/797.

One-stop-shop används i svenska översättningar av direkt tillämpliga EU-förordningar som anknyter till direktiv (EU) 2016/797. För att inte orsaka förvirring används begreppet även i denna lag som genomför direktivet, men med tillägget ”vid Europeiska unionens järnvägsbyrå”. Med begreppet avses det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Med organ för bedömning av överensstämmelse avses organ som anmälts eller utsetts att utföra EG-kontroll. Definitionen överensstämmer delvis med begreppet i artikel 2.42 i direktiv (EU) 2016/797.

TSD är en i järnvägsbranschen vedertagen förkortning för teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Med TSD avses i lagen en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797, eller tidigare direktiv som

ersatts av detta, antagen (oftast i form av en direkt tillämplig EU-förordning) teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

## 8.3 Järnvägssäkerhetslagen

### 8.3.1 Ord och uttryck från järnvägslagen

**Förslag:** Definitionerna av EES, infrastrukturförvaltare, järnvägsinfrastruktur och underhållsansvarig enhet förs över från järnvägslagen.

#### Skälen för förslaget

##### *Allmänt*

I 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) finns definitioner av begrepp som används i lagen. När järnvägslagen delas upp i flera olika lagar behöver även definitionerna delas upp beroende av vilka begrepp som används i de olika lagarna.

I de fall definitioner förs över från järnvägslagen till den nya järnvägssäkerhetslagen utan att det görs några viktiga språkliga eller sakliga ändringar behandlas dessa inte i detta kapitel utan redovisas endast i författningskommentaren. Detta gäller definitionerna av EES, infrastrukturförvaltare, järnvägsinfrastruktur och underhållsansvarig enhet.

### 8.3.2 Nya ord och uttryck i järnvägssäkerhetslagen

**Förslag:** Med fordon avses järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät.

Med järnvägsföretag avses den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft.

Med nationella regler avses föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med av regeringen i enlighet med direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande.

Med omfattning av verksamhet avses omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn.

Med område för verksamhet avses ett eller flera järnvägsnät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik.

Med one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå avses det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004.

Med säkerhetskritiska arbetsuppgifter avses arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten.

Med TSD avses en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Med typ av verksamhet avses indelning av verksamhet i persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, gods- trafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster.

## Skälen för förslaget

### *Fordon*

I järnvägslagen används begreppet järnvägsfordon (1 kap. 4 §) som definieras som ”drivfordon eller annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem”. I järnvägssäkerhetslagen används däremot begreppet fordon och det avser då ”järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät”. Anledningen till den nya definitionen är att begreppet ”fordon” är det begrepp som används i direktiv (EU) 2016/797 (artikel 2.3) och i direktiv (EU) 2016/798 (artikel 3.21). När det gäller definitionen av fordon är avsikten att följa direktivens definitioner i möjligaste mån. I lagen används konsekvent ”fordon” i stället för ”järnvägsfordon”.

### *Järnvägsföretag*

Enligt järnvägslagen är det nödvändigt att ha licens och säkerhetsintyg eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få utföra trafik (3 kap. 1 §). Järnvägsföretag definieras i järnvägslagen som ”den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik” (1 kap. 4 §). I järnvägssäkerhetslagen definieras järnvägsföretag däremot som ”den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft”. Definitionen följer direktiv (EU) 2016/798 (artikel 3.3). Det är alltså tillräckligt att enbart tillhandahålla dragkraft för att anses som järnvägsföretag i lagens mening. Vad som närmare avses med att enbart tillhandahålla dragkraft är oklart och endast EU-domstolen kan ge ett auktoritativt svar på denna fråga. Trots det torde uttrycket knappast innefatta företag vars verksamhet endast består i att hyra ut lok och andra järnvägsfordon åt andra (järnvägs)företag. Från säkerhetssynpunkt är det tillräckligt att de företag betraktas som järnvägsföretag som använder loken ifråga för att utföra järnvägstrafik, dvs. framföra tåg på infrastrukturen. En sådan tolkning ligger

också i linje med den definition av järnvägsföretag som i dag återfinns i järnvägslagen.

### *Nationella regler*

Med nationella regler avses föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med av regeringen i enlighet med direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande. Det handlar om nationella regler som är anmälda eller anmäls till databasen Notif-IT, anmälan kan ha skett i enlighet med direktiv 2004/49/EG eller direktiv (EU) 2016/798.

### *One-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå*

I artikel 12 i förordning (EU) 2016/796 beskrivs det informations- och kommunikationssystem med olika funktioner som ska upprättas och underhållas av ERA. One-stop-shop vid ERA kan ha flera funktioner, bl.a. som den kontaktpunkt genom vilken en sökande ska lämna in ansökningar om typgodkännande, godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och gemensamma säkerhetsintyg. One-stop-shop vid ERA ska även vara en gemensam plattform för informationsutbyte mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna i ärenden om godkännande och gemensamt säkerhetsintyg samt när överklagandenämnden har en roll i sådana ärenden.

### *Säkerhetskritiska arbetsuppgifter*

I järnvägssäkerhetslagen införs ett nytt begrepp, säkerhetskritiska arbetsuppgifter, för att beteckna de arbetsuppgifter som är av direkt betydelse för järnvägssäkerheten. Anledningen till det nya begreppet är att det ofta kommit att användas inom EU-rätten i fråga om personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter (staff executing safety-critical tasks). Det handlar fortfarande om samma personal som avses med begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för



säkerheten”, som används exempelvis i 2 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag själva som avgör vilken personal som hamnar i denna kategori.

#### *Omfattning av verksamhet, område för verksamhet och typ av verksamhet*

Tre av de nya uttrycken i järnvägssäkerhetslagen är nära sammankopplade med det gemensamma säkerhetsintyget, det gäller omfattning av verksamhet (extent of operation), område för verksamhet (area of operation) och typ av verksamhet (type of operation).

Omfattning av verksamhet baseras på passagerarantal, godsvolym och uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn. När det talas om uppskattad storlek på järnvägsföretag är det klassificering som mikroföretag, små företag, medelstora företag eller stora företag, som avses. Det gemensamma säkerhetsintyget ska uppdateras om det sker en väsentlig förändring avseende omfattningen av verksamheten.

Område för verksamhet utgörs av ett eller flera nät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik. Det gemensamma säkerhetsintyget ska uppdateras om området för verksamheten ska utvidgas.

Typ av verksamhet ska anges såsom persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, eller enbart växlingstjänster. Det gemensamma säkerhetsintyget ska uppdateras om det sker en väsentlig förändring avseende typen av verksamhet.

#### *TSD (teknisk specifikation för driftskompatibilitet)*

Med TSD avses ”en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet”. TSD är inget nytt begrepp, det förekommer även sedan tidigare i järnvägslagen.

### 8.3.3 Definitioner i direktiv (EU) 2016/798 som inte införs

**Förslag:** Definitionerna av snabbspårväg, organ för bedömning av överensstämmelse, driftskompatibilitetskomponenter, fordonsinnehavare, tillverkare, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare, tömmare, transportör och upphandlande enhet införs inte i järnvägssäkerhetslagen.

Definitionerna av unionens järnvägssystem, gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, nationell säkerhetsmyndighet och säkerhetsstyrningssystem införs inte som definitioner eftersom begreppen behandlas i särskilda bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen.

Definitionerna av utredningsledare, olycka, allvarlig olycka, tillbud, utredning och orsaker införs inte som definitioner i järnvägssäkerhetslagen eftersom begreppen, i den mån de behövs, finns beskrivna eller kan beskrivas i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor eller Transportstyrelsens föreskrifter.

#### Skälen för förslaget

*Snabbspårväg, organ för bedömning av överensstämmelse och driftskompatibilitetskomponenter*

Definitionerna av snabbspårväg (artikel 3.16), organ för bedömning av överensstämmelse (artikel 3.17) och driftskompatibilitetskomponenter (artikel 3.18) införs inte eftersom begreppen inte används i järnvägssäkerhetslagen. Organ för bedömning av överensstämmelse nämns visserligen upplysningsvis i 2 kap. lagen, men det bedöms inte att en definition är erforderlig.

*Fordonsinnehavare, tillverkare, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare, tömmare, transportör och upphandlande enhet*

Definitionen av fordonsinnehavare (artikel 3.19) införs inte eftersom begreppet inte används i järnvägssäkerhetslagen. Ett flertal nya aktörer såsom tillverkare, avsändare, mottagare, lastare, lossare,

fyllare, tömmare, transportör och upphandlande enhet definieras i direktiv (EU) 2016/798 (artikel 3.22–30). Dessa aktörer har en potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem och har enligt direktivet vissa uppgifter, bl.a. när det gäller genomförande av riskkontrollåtgärder. I järnvägssäkerhetslagen nämns inte dessa aktörer uttryckligen. Definitionerna införs därför inte i järnvägssäkerhetslagen.

*Unionens järnvägssystem, gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, nationell säkerhetsmyndighet och säkerhetsstyrningssystem*

I artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797 anges att unionens järnvägssystem består av de delar som förtecknas i bilaga I till direktivet. Av bilaga I framgår bl.a. att unionens järnvägssystem består av järnvägsnät och fordon och att järnvägsnätet omfattar linjer, knutpunkter och linjer som sammanbinder dessa. I järnvägssäkerhetslagen görs, när det gäller lagens tillämpningsområde (1 kap.), en hänvisning till artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797. Därför finns inte behov av någon särskild definition av unionens järnvägssystem i järnvägssäkerhetslagen.

Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder behandlas, tillsammans med gemensamma säkerhetsindikatorer, i järnvägssäkerhetslagen (2 kap.), där de olika begreppen beskrivs. Därför finns inte behov av någon särskild definition av gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder i järnvägssäkerhetslagen.

Den nationella säkerhetsmyndigheten nämns i järnvägssäkerhetslagen (1 kap.). Det finns inte behov av någon särskild definition av nationell säkerhetsmyndighet i järnvägssäkerhetslagen.

Säkerhetsstyrningssystem behandlas i järnvägssäkerhetslagen (2 kap.). Det finns inte behov av någon särskild definition av säkerhetsstyrningssystem i järnvägssäkerhetslagen.

### *Utredningsledare, olycka, allvarlig olycka, tillbud, utredning och orsaker*

Det finns ett antal definitioner i direktiv (EU) 2016/798 som har koppling till artiklarna i kapitel V i direktivet om utredning av olyckor och tillbud. Det handlar om utredningsledare, olycka, allvarlig olycka, tillbud, utredning och orsaker i artikel 3.10–3.15 i direktivet. Definitionen av allvarlig olycka finns i 2 § 3 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (benämns då ”järnvägsolyckor”). Begreppen i övrigt kan, i den mån de behövs, beskrivas i lagen om undersökning av olyckor, förordningen om undersökning av olyckor eller Transportstyrelsens föreskrifter.

## **8.4 Lagen om nationella järnvägssystem**

### **8.4.1 Ord och uttryck från järnvägslagen**

**Förslag:** Definitionerna av EES, infrastrukturförvaltare, järnvägsinfrastruktur och järnvägssystem, förs över från järnvägslagen.

### **Skälen för förslaget**

#### *Allmänt*

I 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) finns definitioner av begrepp som används i lagen. När järnvägslagen delas upp i flera olika lagar behöver även definitionerna delas upp beroende av vilka begrepp som används i de olika lagarna.

I de fall definitioner förs över från järnvägslagen till den nya lagen om nationella järnvägssystem utan att det görs några viktiga språkliga eller sakliga ändringar behandlas dessa inte i detta kapitel utan redovisas i endast i författningskommentaren. Detta gäller definitionerna av EES, infrastrukturförvaltare, järnvägsinfrastruktur och järnvägssystem.

## 8.4.2 Nya ord och uttryck i lagen om nationella järnvägssystem

**Förslag:** Med fordon avses järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår.

Med fordonsinnehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik.

Med järnvägsföretag avses den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft.

Med säkerhetskritiska arbetsuppgifter avses arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten.

### *Fordon*

I järnvägslagen används begreppet järnvägsfordon (1 kap. 4 §) som definieras som ”drivfordon eller annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem”. I lagen om nationella järnvägssystem används däremot begreppet fordon och det avser då ”järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår”. Anledningen till den nya definitionen är att ”fordon” är det begrepp som används i direktiv (EU) 2016/797 (artikel 2.3) och i direktiv (EU) 2016/798 (artikel 3.21). Att använda begreppet fordon inom unionens järnvägssystem och begreppet järnvägsfordon när det gäller tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem, skulle bli svårhanterligt. Därför används i lagen konsekvent ”fordon” i stället för ”järnvägsfordon”.

### *Fordonsinnehavare*

Enligt järnvägslagen är en fordonsinnehavare ”den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret” (1 kap. 4 §). Definitionen av fordonsinnehavare i järnvägstekniklagen har dock omformulerats i förhållande till järnvägslagens definition. I järnvägstekniklagen

definieras fordonsinnehavare som ”den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare varaktigt använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät”. Det är en fördel om samma begrepp används såväl inom unionens järnvägssystem som inom järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Därför följer definitionen av fordonsinnehavare i lagen om nationella järnvägssystem definitionen i järnvägstekniklagen, med justeringen att definitionen i den förra lagen inte omfattar unionens järnvägsnät.

### *Järnvägsföretag*

Enligt järnvägslagen är det nödvändigt att ha licens och säkerhetsintyg eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att få utföra trafik (3 kap. 1 §). Järnvägsföretag definieras i järnvägslagen som den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik (1 kap. 4 §). I järnvägssäkerhetslagen definieras järnvägsföretag däremot som ”den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft”. Definitionen följer direktiv (EU) 2016/798 (artikel 3.3). Det är en fördel om samma begrepp används såväl inom unionens järnvägssystem som inom järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Därför följer definitionen av järnvägsföretag i lagen om nationella järnvägssystem definitionen i järnvägssäkerhetslagen. Det är alltså tillräckligt att enbart tillhandahålla dragkraft för att anses som järnvägsföretag i lagens mening.

### *Säkerhetskritiska arbetsuppgifter*

I lagen om nationella järnvägssystem införs ett nytt begrepp, säkerhetskritiska arbetsuppgifter, för att beteckna de arbetsuppgifter som är av direkt betydelse för järnvägssäkerheten. Anledningen till det nya begreppet är att det ofta kommit att användas inom EU-rätten i fråga om personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter (staff executing safety-critical tasks). Det är en fördel om samma begrepp används såväl inom unionens järnvägssystem som inom järnvägssystem som omfattas av lagen om

nationella järnvägssystem. Därför följer definitionen av säkerhetskritiska arbetsuppgifter i lagen om nationella järnvägssystem definitionen i järnvägssäkerhetslagen. Det handlar fortfarande om samma personal som avses med begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten”, som används exempelvis i 2 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag själva som avgör vilken personal som hamnar i denna kategori.





# 9 Grundläggande säkerhetskrav

## 9.1 Järnvägssäkerhetslagen

### 9.1.1 Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer

**Förslag:** I järnvägssäkerhetslagen införs en upplysningsbestämmelse om att det

- i gemensamma säkerhetsmål, som framgår av EU-rättsakter, fastställs den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar,
- i gemensamma säkerhetsmetoder, som framgår av EU-rättsakter, fastställs metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav,
- för att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har fastställts gemensamma säkerhetsindikatorer som framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/798.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om organ för bedömning av överensstämmelse enligt gemensamma säkerhetsmetoder.

**Bedömning:** Bestämmelser om organ för bedömning av överensstämmelse när det gäller gemensamma säkerhetsmetoder bör genomföras i förordning.

## Skälen för förslaget och bedömningen

Det införs i kapitlet om grundläggande säkerhetskrav i järnvägs-säkerhetslagen en inledande upplysningsbestämmelse som tar upp några begrepp i direktiv (EU) 2016/798 som är centrala för att förstå vad som avses med järnvägssäkerhet inom Europeiska unionens järnvägssystem. Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder har inom EU införts stegvis för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå och vid behov förbättra den. De gemensamma säkerhetsmålen fastställer den lägsta säkerhetsnivå som ska uppnås för Europeiska unionens järnvägssystem i dess helhet och dess olika delar. De gemensamma säkerhetsmålen framgår av kommissionens beslut 2012/226/EU av den 23 april 2012 om den andra uppsättningen gemensamma säkerhetsmål för järnvägssystemet, senast ändrat genom kommissionens genomförandebeslut 2013/753/EU. De gemensamma säkerhetsmålen får uttryckas i form av kriterier för en acceptabel risknivå eller som miniminivåer för säkerheten och ska särskilt beakta

1. individuella risker relaterade till passagerare, personal, däribland entreprenörers anställda, plankorsningstrafikanter, personer som obehörigen uppehåller sig inom järnvägsområdet (”inkräktare” enligt artikel 7.1 a i direktiv (EU) 2016/798) och övriga, samt

2. samhällsrisker.

De gemensamma säkerhetsmålen ska ses över regelbundet och EU-kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter med avseende på innehållet i gemensamma säkerhetsmål. Medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs för att uppnå de gemensamma säkerhetsmålen. I artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 finns bestämmelser om nationella regler på säkerhetsområdet. Där regleras bl.a. vad som gäller när nya eller ändrade regler tas fram. De nationella reglerna ska anmälas genom det därför avsedda it-systemet i enlighet med artikel 27 i förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004). Medlemsstaterna ska utarbeta och offentliggöra årliga säkerhetsplaner där de anger genom vilka åtgärder de gemensamma säkerhetsmålen är tänkta att uppnås.

I gemensamma säkerhetsmetoder fastställs sedan ca tio år tillbaka och ofta i form av direktverkande EU-rättsakter metoder för

bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav. De gemensamma säkerhetsmetoderna kan enligt direktiv (EU) 2016/798 innehålla

1. metoder för riskvärdering och riskbedömning (artikel 6.1 a),
2. metoder för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd (artikel 6.1 b),

3. metoder för tillsyn, som ska användas av de nationella säkerhetsmyndigheterna samt metoder för övervakning, som ska användas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter som ansvarar för underhåll (artikel 6.1 c),

4. metoder för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå (artikel 6.1 d),

5. metoder för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål på nationell nivå och på unionsnivå (artikel 6.1 e), och

6. metoder för andra processer inom säkerhetsstyrningssystemet som bedöms behöva harmoniseras på unionsnivå (artikel 6.1 f).

Det finns i dag ett flertal gemensamma säkerhetsmetoder och ett arbete pågår med att ta fram nya och se över befintliga säkerhetsmetoder. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska ses över regelbundet och EU-kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter med avseende på innehållet i dem. Medlemsstaterna ska, i likhet med vad som sagts ovan om gemensamma säkerhetsmål, företa alla de ändringar i sina nationella regler som behövs med anledning av antagandet av gemensamma säkerhetsmetoder och ändringar av dessa.

Enligt gemensamma säkerhetsmetoder kan det krävas att ett oberoende bedömningsorgan gör en bedömning av säkerhetsnivåer, uppnående av säkerhetsmål och uppfyllande av andra säkerhetskrav. Enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009, senast ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1136, krävs att ett bedömningsorgan gör en oberoende bedömning. Bestämmelser om organ för bedömning av överensstämmelse när det gäller gemensamma säkerhetsmetoder bör genomföras i förordning. Bemyndigande att meddela sådana föreskrifter bör införas i järnvägssäkerhetslagen.

För att underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten har gemensamma säkerhetsindikatorer fastställts. Dessa framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/798. När de nationella säkerhetsmyndigheterna varje år lämnar en rapport om sin verksamhet till byrån ska de redogöra för utvecklingen av järnvägssäkerheten och därvid bl.a. göra en sammanställning av de gemensamma säkerhetsindikatorerna (artikel 19). Indikatorerna enligt bilaga I avser olyckor, farligt gods, självmord och riskfaktorer för olyckor. I bilagan anges även indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor samt indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och hur den ska genomföras. Det finns ett tillägg till bilaga I där definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor framgår.

### 9.1.2 Ansvar för säkerheten i järnvägssystemet

**Förslag:** Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

#### Skälen för förslaget

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska i likhet med vad som gäller i dag ha fullt ansvar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet. Det är den säkra driften av järnvägssystemet (eng. "safe operation of the Union rail system") som avses. Vad detta ansvar faktiskt innebär får rättstillämpningen utvisa. Det är ledningen hos infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt (jfr prop. 2003/04:123 s. 99).

I direktiv (EU) 2016/798 anges att medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen åläggs ansvaret för en säker drift av deras respektive del av unionens järnvägssystem och riskhanteringen för densamma (artikel 4.1 d). Medlemsstaterna ska, utan att det inverkar på det civilrättsliga

skadeståndsansvar som följer av medlemsstaternas rättsliga bestämmelser, säkerställa att varje infrastrukturförvaltare och varje järnvägsföretag ges ansvaret för sina respektive delar av systemet och för en säker drift av dessa, inklusive materielförsörjning och upphandling av tjänster, gentemot användare, kunder, berörd personal och andra aktörer som avses i artikel 4.4 (artikel 4.1 e). I direktivet finns en uppräkningslista av aktörer med potentiell inverkan på säker drift av unionens järnvägssystem (artikel 4.4). I uppräkningslistan, som inte är uttömmande, nämns följande aktörer: underhållsansvariga enheter, tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänstleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare. Dessa aktörer nämns i ett avsnitt som handlar om roller för olika aktörer inom Europeiska unionens järnvägssystem när det gäller att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten och aktörerna åläggs i direktivet vissa skyldigheter (artikel 4.4–4.6).

Ansvarsfördelningen i direktivet kan mot denna bakgrund te sig något oklar och behöver därför klargöras i järnvägssäkerhetslagen. Att lägga ansvaret för säkerheten inom järnvägssystemet på andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, skulle med all säkerhet innebära att det uppstår tveksamhet om vem som ska bära ansvaret i en faktisk situation och vilken grad av ansvar det är fråga om. Även om de olika aktörerna kan sägas ha ett gemensamt moraliskt ansvar för att upprätthålla säkerheten, är det infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som även fortsättningsvis måste bära det yttersta ansvaret inom sina respektive delar av järnvägssystemet. Det finns naturligtvis utrymme för civilrättsliga regleringar, där ansvaret för andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hanteras.

### 9.1.3 Säkerhetsstyrningssystem

**Förslag:** Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

1. bidra till att Europeiska unionens järnvägssystem kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen,

2. säkerställa att Europeiska unionens järnvägssystem uppfyller de säkerhetskrav som framgår av tillämpliga TSD:er, och

3. säkerställa att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas.

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också beaktas de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer.

Av säkerhetsstyrningssystemet ska framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation,

2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,

3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,

4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och

5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till typen av verksamhet, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och andra relevanta förhållanden.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

**Bedömning:** Begreppet ”övriga säkerhetsbestämmelser” som används i 2 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen bör inte föras inte över till järnvägssäkerhetslagen. Bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning.

## Skälen för förslaget och bedömningen

### *Syfte och krav*

Medlemsstaterna har enligt direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.1 c) en skyldighet att säkerställa att åtgärder för utveckling och förbättring av säkerheten på järnvägarna görs med beaktande av ett systembaserat angreppssätt. Regleringen kring järnvägssäkerhet, däribland bestämmelserna om infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem, bygger följaktligen på denna princip. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska enligt direktiv (EU) 2016/798 inrätta säkerhetsstyrningssystem (artikel 9.1). Detta är inget nytt krav i EU-rätten, utan fanns föreskrivet redan i direktiv 2004/49/EG. Syftet är att kunna trygga en ”säker verksamhet”, vilket framgår av direktivets definition av säkerhetsstyrningssystem som anges vara ”organisation, åtgärder och förfaranden som införts av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet” (artikel 3.9). Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten. I järnvägssäkerhetslagen införs en bestämmelse som anger att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. För att kunna trygga en säker verksamhet, måste infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utföra sin verksamhet så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Verksamheten måste vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. Kravet på verksamhetens utförande och organisation är någonting som hittills uttryckligen framgått av järnvägslagen (2 kap. 2 §). Att ha en organisation för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt ingår i det säkerhetsstyrningssystem som direktivet och järnvägssäkerhetslagen kräver. Att verksamheten ska utföras så att skador förebyggs är en självklarhet om en säker verksamhet ska kunna tryggas. Bestämmelsen i järnvägslagen (2 kap. 2 §) får därför anses överflödiga och förs inte över till järnvägssäkerhetslagen. Vidare ställs i järnvägssäkerhetslagen ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet eftersom systemet behöver kunna identifieras.

Genom säkerhetsstyrningssystemet ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bidra till att Europeiska unionens järnvägssystem kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska vidare säkerställa att Europeiska unionens järnvägssystem uppfyller de säkerhetskrav som framgår av tillämpliga TSD:er och att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 tillämpas.

Säkerhetsstyrningssystemet utgör därmed ett verktyg för att uppnå ett av direktivets syften, dvs. att utveckla och förbättra säkerheten inom unionens järnvägssystem.

### *Risker på grund av egen och annans verksamhet*

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som verksamheten ger upphov till tryggas. Det är inte endast hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets egen verksamhet ger upphov till som ska tryggas. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet. Hur långt skyldigheten att beakta risker i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer sträcker sig, är inte någonting som närmare kan beskrivas här utan det får i det enskilda fallet avgöras av vilka risker och vilka aktörer som det handlar om.

### *Innehåll*

I direktiv (EU) 2016/798 finns en beskrivning av krav på säkerhetsstyrningssystem. Det handlar om ansvarsfördelning, ledningens kontroll, personalens roll, kontinuerlig förbättring, mänskliga faktorer och säkerhetskultur (artikel 9.2). Bestämmelsen fångar krav som är centrala för att verksamheten ska fungera på ett bra sätt ur säkerhetssynpunkt. Dessa krav förs in i järnvägssäkerhetslagen. Andra krav, såsom krav på grundläggande element i säkerhetsstyrningssystemet (artikel 9.3) och särskilda krav när det gäller infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem (artikel 9.5 och artikel 12.1 andra stycket) bör genomföras i förordning. Bemyndigande att meddela sådana föreskrifter bör införas i järnvägssäkerhetslagen.



## *Övriga säkerhetsbestämmelser*

Utformningen av säkerhetsstyrningssystemet har gått i riktning mot en mer omfattande reglering på unionsnivå. Utrymmet för nationella regler är numera, mot bakgrund av direktiv (EU) 2016/798, ytterst begränsat. Detta innebär också att det begrepp, ”övriga säkerhetsbestämmelser”, som förekommer i järnvägslagen i samband med säkerhetsstyrningssystem (2 kap. 5 §) inte förs över till järnvägssäkerhetslagen. När kravet på säkerhetsstyrningssystem tillkom genom direktiv 2004/49/EG, lämnades kravet på säkerhetsordning som funnits i tidigare lagstiftning kvar i järnvägslagen i form av begreppet ”övriga säkerhetsbestämmelser”. ”Övriga säkerhetsbestämmelser” kunde sedan existera vid sidan av säkerhetsstyrningssystemet. Eftersom EU-lagstiftningen blivit allt mer detaljerad blir det överflödigt och svårbegripligt att ha ett specifikt krav på övriga säkerhetsbestämmelser i svensk rätt. Säkerhetsstyrningssystemet i sig ska innehålla det som behövs för att trygga en säker verksamhet.

## *Anpassning*

I direktiv (EU) 2016/798 anges att säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetstypen, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och den utövade verksamhetens andra förhållanden (artikel 9.4 första meningen). Begreppen typ av verksamhet, omfattning av verksamhet och område för verksamhet har behandlats i avsnitt 8.3.2. När det handlar om andra relevanta förhållanden, är det inte någonting som går att definiera närmare här. Olika förhållanden tillmäts olika vikt beroende på vilken infrastrukturförvaltare eller vilket järnvägsföretag det är fråga om.

I säkerhetsstyrningssystemets natur ligger att det verkligen fungerar i och utvecklas jämsides med den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Ett säkerhetsstyrningssystem som inte är anpassat till verksamheten uppfyller inte direktivets och järnvägssäkerhetslagens krav.

### *Bemyndigande*

För att kunna hantera de krav på säkerhetsstyrningssystem som följer av direktiv (EU) 2016/798 och det övriga behov av föreskrifter som kan tänkas uppkomma, lämnas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem. Utrymmet för föreskrifter är dock begränsat eftersom gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem har antagits genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762 av den 8 mars 2018 om upprättande av gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem. Såsom ovan angetts bör bestämmelser om säkerhetsstyrningssystem i direktiv (EU) 2016/798 genomföras i förordning.

#### **9.1.4 Riskkontrollåtgärder**

**Förslag:** Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer. Riskkontrollåtgärderna ska genomföras i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktiv (EU) 2016/798.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder för övervakning som avses i artikel 6.1 c i direktiv (EU) 2016/798. Dessa anlidade aktörer ska genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i samarbete med andra aktörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska, i de fall det är lämpligt, i avtal med dessa anlidade aktörer uppställa krav på genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som upptäcker eller informeras om en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen ska, inom ramarna för sin respektive behörighet, vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att hantera den upptäckta säkerhetsrisken och rapportera denna till berörda parter. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa

att de aktörer som de anlitar som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet också gör detta.

Om ett järnvägsföretag använder ett annat järnvägsföretags fordon ska samtliga delaktiga aktörer utbyta alla relevanta uppgifter för en säker drift.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om riskkontrollåtgärder.

## Skälen för förslaget

### *Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag*

I direktiv (EU) 2016/798 används begreppet riskkontrollåtgärder (artikel 4). Det saknas dock en definition av vad riskkontrollåtgärder är (eng. "risk control measures"). Någon definition av begreppet föreslås inte i järnvägssäkerhetslagen eftersom det inte är osannolikt att begreppet framöver kommer att definieras inom EU-rätten. I dagsläget skulle begreppet kunna sägas motsvara "åtgärder för riskhantering".

I direktiv (EU) 2016/798 ställs mer utvecklade krav på riskkontrollåtgärder än i direktiv 2004/49/EG. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska exempelvis ingå avtal med sina entreprenörer om att entreprenörerna i sin tur också ska genomföra riskkontrollåtgärder. Vidare ställs krav direkt på aktörer med potentiell inverkan på säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem. I direktiv 2004/49/EG anges endast att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen ska vara skyldiga att genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt.

I direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.3 a) finns bestämmelser om infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder. Riskkontrollåtgärderna ska genomföras i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktivet; i dag kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009.

I direktiv (EU) 2016/798 är kravet på att genomföra riskkontrollåtgärder inte begränsat till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Alla aktörer med potentiell inverkan på säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem (dvs. underhållsansvariga enheter, tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare m.fl.) ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder, där det är lämpligt i samarbete med andra aktörer (artikel 4.4 a). Eftersom det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet och innehar tillstånd för sin verksamhet är det gentemot dessa det direkta kravet på riskkontrollåtgärder bör ställas. De ska i sin tur säkerställa att de aktörer som de anlitar genomför riskkontrollåtgärder.

I direktiv (EU) 2016/798 finns även krav på att aktörer med potentiell inverkan på säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem ska säkerställa att delsystem, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med angivna krav och användningsvillkor så att järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare kan använda dem på ett säkert sätt (artikel 4.4 b). Något särskilt genomförande av artikel 4.4 b föreslås inte eftersom det handlar om en bestämmelse som är svår att sanktionera annat än i förhållande till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

### *Säkerställande av att andra genomför riskkontrollåtgärder*

Det är önskvärt att alla aktörer med en potentiell inverkan på säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem genomför riskkontrollåtgärder. Kraven i järnvägssäkerhetslagen kan dock i första hand endast riktas mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, eftersom de är dessa som ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet och innehar tillstånd för sin verksamhet. I järnvägssäkerhetslagen införs därför en bestämmelse som innebär att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska säkerställa att de aktörer som de anlitar som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder. Riskkontrollåtgärderna ska vidtas i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoderna för övervakning. Vidare

ska de anlitade aktörerna genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i samarbete med andra aktörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska alltså förvissa sig om att de aktörer som de anlitar också genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder. Detta ställer naturligtvis krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag när de ingår avtal med andra aktörer. Samtidigt torde det skapa en medvetenhet hos andra aktörer om att kravet på nödvändiga riskkontrollåtgärder följer av EU-reglering och att de, för att verka på järnvägsområdet, måste ha kontroll över de risker som de medverkar eller ger upphov till.

Det införs ett krav i järnvägssäkerhetslagen på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, i de fall det är lämpligt, i avtal med dessa anlitade aktörer ska uppställa krav på genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder. Av direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.3 d) framgår att avtalsvillkoren ska redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten. En sådan bestämmelse förs in i 4 kap. järnvägssäkerhetslagen som handlar om tillsyn.

#### *Åtgärder gällande säkerhetsrisker*

I direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.5) finns bestämmelser om skyldighet för infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra aktörer att vidta korrigerande åtgärder och rapportera säkerhetsrisker till berörda parter. I järnvägssäkerhetslagen ställs kraven på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. De ska i sin tur säkerställa att de aktörer som de anlitar också vidtar korrigerande åtgärder och rapporterar säkerhetsrisker. Kraven i järnvägssäkerhetslagen riktar sig i första hand mot infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

#### *Användning av andras fordon*

I direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.6) finns bestämmelser om skyldighet för samtliga delaktiga aktörer, då järnvägsföretag använder varandras fordon, att utbyta alla uppgifter som är relevanta för en säker drift. Uppgifterna ska inte vara begränsade till det berörda fordonets status och historik, uppgifter i underhållsjournaler

för spårbarhetsändamål, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar. Artikel 4.6 genomförs i järnvägssäkerhetslagen.

### *Bemyndigande*

För att kunna utforma regleringen om riskkontrollåtgärder utifrån de krav som följer av EU-reglering och det övriga behov av föreskrifter som kan tänkas uppkomma, lämnas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om riskkontrollåtgärder.

### **9.1.5 Materiel och personal**

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om krav på materiel och personal förs över till järnvägssäkerhetslagen (2 kap.).

Begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” byts ut mot begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter”.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

### **Skälen för förslaget**

Bestämmelserna om materiel och personal i 2 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägslagen förs över till järnvägssäkerhetslagen. Bestämmelserna kan härledas till 12, 13, 15 och 16 §§ i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se prop. 1990/91:1 s. 32–38 och s. 51–52 samt prop. 2003/04:123 s. 171–172.

Mot bakgrund av att järnvägslagstiftningen är en säkerhetslagstiftning behöver det finnas en yttersta garanti för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag endast använder materiel som är av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Medlemsstaterna har också enligt artikel 4.1 a i direktiv (EU) 2016/798 en skyldighet att säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den kontinuerligt

förbättras och att förebyggande av olyckor prioriteras. Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel ska alltså vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs (jfr 2 kap. 1 § järnvägslagen). Det åligger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att uppfylla kravet på säker materiel. Materielen måste alltid vara säker för att få användas. Materielen kan visserligen vara godkänd, men olika omständigheter i samband med användandet kan göra att användandet inte kan ske på ett säkert sätt. I ett sådant fall är det inte tillåtet att använda materielen i järnvägssystemet. Kravet på säker materiel innebär också att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag måste se till att materielen underhålls och behandlas så att den även fortsättningsvis håller en god standard. Exempelvis ska lastning och lossning ske på ett sätt som inte skadar fordonet. De skador som avses är personskador- och sakskador. Till sakskador hänförs skador i miljön till följd av olyckor.

Eftersom det är fråga om en säkerhetslagstiftning behöver det även finnas krav när det gäller personalen. Även i detta sammanhang kan åberopas medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 4.1 a i direktiv (EU) 2016/798 att säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den kontinuerligt förbättras och att förebyggande av olyckor prioriteras. De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig (jfr 2 kap. 3 § järnvägslagen). En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl. Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter (jfr 2 kap. 4 § järnvägslagen).

Det åligger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att se till att kraven på personalen alltid är uppfyllda. Om det exempelvis finns omständigheter som pekar på att en persons hälsotillstånd inte

längre uppfyller kraven för säkerheten, måste det finnas en möjlighet att kräva att personen genomgår en läkarundersökning direkt utan att avvakta en kommande planerad regelbunden sådan.

När det gäller begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen har detta genomgående bytts ut mot begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter”; någon innehållsmässig förändring är dock inte avsedd.

Enligt artikel 13.4 i direktiv (EU) 2016/798 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare vara ansvariga för utbildnings- och kompetensnivån hos sin personal som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Detta är en självklar förutsättning för att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska kunna bedriva en säker verksamhet. Det blir således en uppgift för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att se till att de som är sysselsatta i verksamheten har god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller och som berör deras arbetsuppgifter. Vidare ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare se till att den personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt är lämplig. I detta ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns. Det bedöms inte härutöver finnas något behov av ett särskilt genomförande av artikel 13.4 i direktivet.

Nämnas bör i sammanhanget att det kan förekomma direkt tillämplig EU-lagstiftning gällande personalen, t.ex. när det gäller krav på hälsa och kompetens för viss personal.

Närmare reglering om kunskapskrav, hälsokrav läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

### 9.1.6 Tillgång till utbildning

**Bedömning:** Transportstyrelsen bör följa marknaden för järnvägsutbildningar. Transportstyrelsen bör snarast möjligt underätta ansvarigt departement i Regeringskansliet om det finns risk för att det kommer att saknas utbildning för lokförare, ombordpersonal eller annan personal hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter.



## Skälen för bedömningen

I avsnitt 9.1.5 ovan har redogjorts för att bestämmelsen om kompetenskrav förs över till järnvägssäkerhetslagen från järnvägslagen (2 kap. 3 §). Bestämmelsen anger att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Vidare får säkerhetskritiska arbetsuppgifter utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska sedan inom ramen för sina säkerhetsstyrningssystem kunna hantera det kompetensbehov som finns.

I direktiv (EU) 2016/798 finns ett krav på medlemsstaterna att säkerställa att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska uppgifter har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik på deras nät (artikel 13.1). Det anges vidare vad utbildningstjänsterna ska innefatta. Om utbildningen inte inbegriper examinering och utfärdande av intyg ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas personal har tillgång till sådana intyg. Vidare ska den nationella säkerhetsmyndigheten säkerställa att utbildningen uppfyller de krav som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (lokfördirektivet), i TSD:er eller i de nationella regler som avses i artikel 8.3 e i direktiv (EU) 2016/798. I artikel 13.2 i direktivet anges att om utbildningen endast erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av infrastrukturförvaltaren, ska medlemsstaten säkerställa att den görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris som är kostnadsrelaterat och som får inbegripa en vinstmarginal.

Artikel 13.1 och 13.2 i direktiv (EU) 2016/798 är till sitt innehåll i stort sett likalydande med artikel 13.1 och 13.2 i direktiv 2004/49/EG. Artikel 13.1 i direktiv 2004/49/EG har föranlett en bestämmelse i 3 kap. 11 a § järnvägsförordningen (2004:526) där det anges att Transportstyrelsen ska följa marknaden för järnvägsutbildningar och snarast möjligt underrätta ansvarigt departement om det

finns risk för att viss utbildning kommer att saknas. Artikel 13.2 i direktiv 2004/49/EG, som gäller medlemsstaternas skyldighet att reglera priset för utbildningar, föranledde inte någon reglering; detta eftersom de aktuella utbildningarna erbjuds av flera aktörer. För övervägandena vid genomförandet av artikel 13 i direktiv 2004/49/EG, se prop. 2006/07:45 s. 44–48.

Det finns, i likhet med de resonemang som fördes vid genomförandet av artikel 13 i direktiv 2004/49/EG, ingen anledning att befara att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter inte skulle ha rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik.

När det gäller utbildning av lokförare krävs tillstånd av Transportstyrelsen för de utbildningsanordnare som bedriver utbildning för förare av järnvägsfordon. Tillstånd krävs även för de examinatorer som genomför prov för kompletterande intyg för förare av järnvägsfordon. Kraven för tillstånd anges i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare, som bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (lokförardirektivet). I lagen finns ett krav på opartiskhet. I dagsläget finns 26 utbildningsanordnare respektive 25 examinatorer med tillstånd<sup>35</sup>.

När det gäller utbildning av ombordpersonal eller annan personal hos infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter är utbildningsmarknaden brokig med en mängd olika utbildningsalternativ. Det krävs inte tillstånd av Transportstyrelsen för att bedriva sådana utbildningar. För närvarande ställs inga särskilda krav på utbildning. Framöver kan dock krav i TSD avseende delsystemet Drift och trafikledning behöva beaktas. Utbildningen kan ges i infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets egen regi. Det är infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som identifierar vilka arbetsuppgifterna är och som avgör vilken utbildning som behövs för att utföra dessa. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag står vanligen själva för utbildning av sin personal. Därtill finns skraddarsydda utbildningar att tillgå på marknaden för utbildningstjänster.

---

<sup>35</sup> Uppgift på Transportstyrelsens hemsida den 3 oktober 2018.

Transportstyrelsen behöver, i likhet med vad som gäller i dag enligt järnvägsförordningen, ges i uppdrag att följa marknaden för utbildningstjänster och bevaka att det även fortsättningsvis finns sådana utbildningar som krävs och som är öppna för alla. När det gäller medlemsstaternas skyldighet att reglera priset för de utbildningar som det uppställs krav på i direktivet finns flera aktörer på marknaden som erbjuder de aktuella utbildningarna. Därför är någon prisreglering inte nödvändig. När det gäller artikel 13.1 och 13.2 i direktiv (EU) 2016/798 bör dessa artiklar alltså genomföras på samma sätt som skett i järnvägsförordningen, dvs. att det bör föreskrivas att Transportstyrelsen ska ha ett ansvar för att följa marknaden. Bestämmelsen föreslås dock omformuleras något i förhållande till 3 kap. 11 a § järnvägsförordningen i dag.

### 9.1.7 Personalens rätt till kopia

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska, om någon som är eller har varit sysselsatt i deras verksamhet begär det, till denne överlämna en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

#### Skälen för förslaget

Med anledning av artikel 13.3 i direktiv (EU) 2016/798 införs en bestämmelse om personalens rätt till en kopia av handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet. Rätten till kopia ska underlätta för personal att söka sig vidare i arbetslivet. En motsvarande reglering när det gäller lokförare finns i 2 kap. 7 § lagen (2011:725) om behörighet för lokförare.

### 9.1.8 Underhållsansvarig enhet med underhållssystem

**Förslag:** För att ett fordon ska få användas på järnvägsnätet ska det ha tilldelats en underhållsansvarig enhet. Den som använder fordonet ska säkerställa att den underhållsansvariga enheten för fordonet uppfyller kraven i järnvägssäkerhetslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Den underhållsansvariga enheten ska, med hjälp av ett underhållssystem, säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om underhållsansvarig enhet.

**Bedömning:** Bestämmelser om underhållssystem och funktioner hos underhållssystemet i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning.

### Skälen för förslaget och bedömningen

#### *Krav på underhållsansvarig enhet för fordon*

Enligt artikel 14 i direktiv (EU) 2016/798 ska ett fordon innan det används i järnvägsnätet tilldelas en enhet med ansvar för underhåll. Syftet med systemet med underhållsansvariga enheter är att man härigenom ska kunna identifiera särskilda enheter som har den tekniska kompetens som krävs för att underhålla fordon. Det förväntas underlätta för dem som använder fordonen att ta sitt lagstadgade ansvar för järnvägssäkerheten samtidigt som det skapas instrument som kan användas för att ytterligare utveckla säkerhetsarbetet. Den underhållsansvariga enheten ska säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. Det är dock fortfarande infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet, vilket även framgår av direktivet (artikel 14.2).

Kravet på att fordon för att få användas ska ha tilldelats en underhållsansvarig enhet förs in i järnvägssäkerhetslagen. Kravet träffar den som ska använda fordonet, och det är därför naturligt att kravet på underhållsansvarig enhet nämns i lagen i samband med övriga

grundläggande säkerhetskrav. Det blir den som använder fordonet, dvs. ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, som kan drabbas av tillsynsmyndighetens sanktioner om den underhållsansvariga enheten inte uppfyller kraven i järnvägssäkerhetslagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till denna. Därför ska den som använder fordonet säkerställa att den underhållsansvariga enheten uppfyller kraven. Kravet på certifiering, som i dag gäller underhållsansvariga enheter för godsvagnar, torde underlätta detta säkerställande eftersom det i dessa fall även finns ett ackrediterat certifieringsorgan som ska kontrollera att den underhållsansvariga enheten fortfarande uppfyller kraven för certifieringen.

Uppgifter om den underhållsansvariga enheten ska enligt direktivet föras in i det nationella fordonsregistret. Detta kommer i järnvägssäkerhetslagen följa av att en underhållsansvarig enhet enligt järnvägssäkerhetslagen definieras som den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det register över fordon som avses i järnvägstekniklagen. Förslaget innebär att underhåll av fordon som används i trafik bedrivna på ideell grund i kulturhistoriskt syfte (museitrafik) på järnvägsnät som även trafikeras av kommersiellt bedrivna trafik kommer att omfattas av kravet på underhållsansvarig enhet, vilket inte är fallet i dag. Detta innebär dock ingen större praktisk förändring. Redan i dag måste de museiföreningar som i egenskap av järnvägsföretag trafikerar det statliga järnvägsnätet kunna påvisa att de har fungerande och för syftet lämpligt utformade rutiner, regler etc. för bl.a. fordonsunderhåll så att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet kan förebyggas. Dessa museiföreningar utför därför redan i dag, inom ramen för sin egen organisation och sitt eget säkerhetsstyrningssystem, de uppgifter som åligger underhållsansvariga enheter. Förslaget innebär ingen ändring i detta avseende. Till skillnad från i dag måste dock föreningarna ifråga kunna visa upp innehav av särskilda underhållssystem. Det innebär att de behöver beskriva de delar av den egna organisationen, organisationsinterna regleringen etc. som ansvarar för eller rör fordonsunderhåll och låta denna beskrivning utgöra en del av säkerhetsstyrningssystemet. Underhållssystemen ska uppfylla vissa krav, som i praktiken motsvarar sådana krav som föreningarna i sina säkerhetsstyrningssystem redan i dag av Transportstyrelsen åläggs ställa på sina egna underhållsverksamheter.

### *Underhållssystem*

I direktiv (EU) 2016/798 anges att den underhållsansvariga enheten, utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg, ska säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. Den underhållsansvariga enheten ska i detta syfte inrätta ett underhållssystem. Underhållssystemet ska ha en ledningsfunktion, en underhållsutvecklingsfunktion, en funktion för styrning av flottans underhåll och en funktion för utförande av underhåll. Den underhållsansvariga enheten ska själv sköta ledningsfunktionen, men får lägga ut på entreprenad de övriga tre underhållsfunktionerna. Direktivets bestämmelser om underhållssystem och funktioner hos underhållssystemet (artikel 14.2–14.3) bör genomföras i förordning. Bemyndigande att meddela sådana föreskrifter bör införas i järnvägs-säkerhetslagen.

### *Bemyndigande*

I dag finns i järnvägslagen (2 kap. 25 § 10) ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om underhållsansvariga enheter och om undantag från krav på sådan enhet. Det kan fortsättningsvis finnas behov av föreskrifter, även om utrymmet på grund av EU-regleringen är begränsat. När det gäller undantag från krav på underhållsansvarig enhet regleras möjligheterna till det i artikel 15 i direktiv (EU) 2016/798. Såsom ovan angetts bör bestämmelser om underhållssystem och funktioner hos underhållssystemet i direktivet genomföras i förordning.

### 9.1.9 Certifiering av underhållsansvarig enhet

**Förslag:** En underhållsansvarig enhet med ansvar för underhåll av godsvagnar ska vara certifierad av ett ackrediterat certifieringsorgan.

Ett certifikat som har beviljats av en behörig myndighet eller ett ackrediterat organ i en annan stat inom EES eller i Schweiz, gäller i Sverige.

Certifikat till en underhållsansvarig enhet för godsvagnar ska på ansökan beviljas den som uppfyller kraven i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007.

**Bedömning:** Tillsynsmyndigheten bör inte längre meddela tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar.

#### Skälen för förslaget och bedömningen

När det gäller godsvagnar ska den underhållsansvariga enheten ha ett certifikat av ett ackrediterat eller erkänt organ eller av en nationell säkerhetsmyndighet (artikel 14.4 i direktiv (EU) 2016/798). Bestämmelser om certifiering av underhållsansvariga enheter finns i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007. Kraven för certifiering framgår av den nämnda förordningen. Sverige valde vid tillkomsten av kravet på underhållsansvarig enhet år 2011 en lösning där såväl den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) som ackrediterade certifieringsorgan skulle kunna meddela tillstånd respektive certifikat till underhållsansvariga enheter för godsvagnar; detta för att säkerställa att det skulle finnas någon instans som med säkerhet kunde meddela tillstånd när regleringen trädde i kraft. Eftersom det numera har etablerats en privat marknad för certifiering av underhållsansvariga enheter, finns inte längre skäl att låta tillsynsmyndigheten meddela tillstånd till underhållsansvariga enheter.

Certifiering är obligatorisk endast när det gäller underhållsansvariga enheter för godsvagnar. Emellertid pågår arbete inom EU,

som kan innebära krav på certifiering av underhållsansvariga enheter för andra fordon än godsvagnar. I direktiv (EU) 2016/798 ges förutsättningar för en kommande utveckling (artikel 14.7–14.8). ERA ska utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar, undersöka lämpligheten i att utvidga det systemet till samtliga fordon och göra certifieringen av underhållsverkstäder obligatorisk, samt lämna sin rapport till EU-kommissionen. På grundval av den utvärdering som ERA gjort ska EU-kommissionen genom genomförandekter fastställa och, vid behov, senare ändra detaljerade bestämmelser som fastställer vilka av kraven i bilaga III till direktivet som ska tillämpas på underhållsfunktioner som utförs av underhållsverkstäder och certifiering av enheter som ansvarar för underhållet av andra fordon än godsvagnar. I bilaga III till direktivet finns krav och bedömningskriterier för organisationer som ansöker om ett ECM-certifikat eller ett certifikat för underhållsfunktioner som lagts ut på entreprenad av en enhet som ansvarar för underhåll.

#### 9.1.10 Nationella regler

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/798. Föreskrifterna får avse när nationella regler får antas och de förfaranden som ska följas vid antagandet.

**Bedömning:** Bestämmelser om nationella regler i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning.

#### Skälen för förslaget och bedömningen

Även om det redan i nu gällande lagstiftning finns nationella säkerhetsregler enligt artikel 8 i direktiv 2004/49/EG, är avsikten att regelverket runt tillämpningen av sådana regler ska tydliggöras i järnvägssäkerhetslagen. Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare måste uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 för att kunna beviljas gemensamt säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd. Att antagandet och



tillämpningen av regler som används av tillsynsmyndigheten i tillståndsprovningen formaliseras ytterligare blir extra angeläget när ERA ska utfärda gemensamt säkerhetsintyg. Alla krav som de facto ställs måste ha antagits i enlighet med bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/798 om nationella regler.

Medlemsstaternas möjligheter att anta och tillämpa nationella regler är omgärdad av relativt omfattande och rigorösa bedömningar och förfaranderegler (artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798). Direktivets bestämmelser är uppdelade och avser dels befintliga nationella regler, dels nya nationella regler. För att tillämpa bestämmelserna om befintliga nationella regler skulle den nationella regeln ha anmälts till EU-kommissionen och ERA senast den 15 juni 2016 genom att författningstexterna lämnats in via det därför avsedda it-systemet enligt artikel 27 i förordningen (EU) 2016/796. Av artikel 8.1 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att nationella regler som anmälts senast den 15 juni 2016 i enlighet med direktiv 2004/49/EG ska gälla om de

- a) faller under en av de typer som angetts i bilaga II, och
- b) är förenliga med unionsrätten, i synnerhet TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder, och
- c) inte skulle leda till godtycklig diskriminering eller en förtäckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna.

I bilaga II till direktiv (EU) 2016/798 anges vilka typer av nationella regler det finns:

1. Regler angående befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.

2. Regler angående krav med avseende på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.

3. Gemensamma regler för sådan drift av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av någon TSD, inbegripet regler i samband med signal- och trafikledningssystem.

4. Regler om krav när det gäller kompletterande interna regler för drift (företagsregler) som måste fastställas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

5. Regler om krav när det gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon TSD.

6. Regler angående utredning av olyckor och tillbud.

Av direktivet följer att bestämmelserna ska vara lättillgängliga och formulerade på ett sätt så att alla berörda parter kan förstå dem. Anmälan ska göras så snart en befintlig nationell regel ändras eller upphävs.

Medlemsstaterna ska senast den 16 juni 2018 se över sina befintliga nationella regler och upphäva alla nationella regler som inte anmälts eller inte uppfyller kriterierna i artikel 8.1 och alla nationella regler som unionsrätten gjort överflödiga, inbegripet särskilt TSD:er, gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder. Medlemsstaterna får för detta ändamål använda sig av det verktyg för hantering av bestämmelser som avses i artikel 27.4 i förordning (EU) 2016/796 och begära att byrån bedömer vissa angivna regler mot kriterierna i denna punkt.

Nya nationella regler får fastställas endast i följande fall:

- a) När regler om befintliga säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod.
- b) När regler för drift av järnvägsnätet ännu inte omfattas av TSD:er.
- c) När en brådskande förebyggande åtgärd krävs, särskilt till följd av en olycka eller ett tillbud.
- d) När en redan anmäld regel behöver revideras.
- e) När regler om krav som gäller personal som utför säkerhetskritiska uppgifter, inbegripet urvalskriterier, fysisk och psykisk lämplighet samt yrkesutbildning, ännu inte omfattas av någon TSD eller av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

Medlemsstaten ska till EU-kommissionen och ERA lämna in ett detaljerat utkast till regeln via det ovan nämnda it-systemet. Anmälan ska ske i god tid innan regeln planeras att antas och i enlighet med de tidsfrister som avses i artikel 25.1 i förordningen (EU) 2016/796. I anmälan ska ingå en motivering till varför regeln behöver införas. ERA ska därefter inom två månader från mottagandet av utkastet utföra en kontroll av utkastet till regel/regler. Denna tidsfrist får förlängas till tre månader eller ännu längre tid om medlemsstaten samtycker till detta. Det kan t.ex. handla om ett omfattande utkast och motivering som kräver längre tid för översättning och kontroll. Om ERA efter kontrollen anser att utkastet till nationella regler leder till att de väsentliga kraven uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna och tillämpliga TSD:er respekteras samtidigt som de gemensamma säkerhetsmålen

uppnås och reglerna inte heller leder till godtycklig diskriminering eller begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna, ska ERA informera både medlemsstaten och EU-kommissionen om sin positiva bedömning. Kommissionen kan då validera reglerna i it-systemet. Om ERA inte informerar medlemsstaten och kommissionen om sin bedömning inom tvåmånadersfristen, eller den längre tid som överenskommits, får den berörda medlemsstaten ändå anta de nationella reglerna. Om ERA däremot gör en negativ bedömning av utkastet till den nationella regeln ska den informera den berörda medlemsstaten, inleda en dialog och avge ett yttrande. Om medlemsstaten trots detta antar den nationella regeln får EU-kommissionen genom genomförandeakter anta ett beslut som riktar sig till den berörda medlemsstaten med en anmodan att ändra eller upphäva regeln.

Vid brådskande och preventiva åtgärder får dock medlemsstaterna anta och omedelbart börja tillämpa en nationell regel med förbehåll för ERA:s bedömning. Medlemsstaterna får också besluta att inte anmäla regler och begränsningar av strikt lokal karaktär. Reglerna ska då i stället tas in eller hänvisas till i det nationella infrastrukturregistret. När nu aktuellt anmälningsförfarande tillämpas behöver inte det allmänna anmälningsförfarandet rörande tekniska föreskrifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster tillämpas (artikel 8.9). Regler som inte har anmälts enligt reglerna i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798 får inte tillämpas som nationella regler enligt direktivet.

Av järnvägssäkerhetslagen bör framgå att de som ansöker om gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd är skyldiga att uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler. Det kommer att finnas nationella regler i järnvägssäkerhetslagen, t.ex. när det gäller krav på personal i 2 kap. Det nationella reglerna kommer dock främst att framgå av tillsynsmyndighetens föreskrifter.

Regler som gäller för järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen är inte nationella regler i den mening som avses i artikel 8 i direktivet. Däremot kan då i stället notifiering enligt reglerna i direktiv (EU) 2015/1535 bli aktuell.

De relativt omfattande bestämmelserna om när och hur nationella regler får antas riktar sig i första hand till tillsynsmyndigheten och bör införas i förordning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör således få meddela föreskrifter om sådana nationella regler som avses i direktiv (EU) 2016/798. Föreskrifterna får avse när nationella regler får antas och de förfaranden som ska följas vid antagandet. Bemyndigande att ta fram föreskrifter om de nationella reglernas innehåll följer av andra föreskriftsbemyndiganden.

### 9.1.11 Rapportering av olyckor

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om rapportering av olyckor förs över till järnvägssäkerhetslagen (2 kap.).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i bestämmelsen i järnvägssäkerhetslagen.

### Skälen för förslaget

Bestämmelsen om olycksrapportering i 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen förs över till järnvägssäkerhetslagen. I bestämmelsen anges att om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhets-hänseende.

Bestämmelsen har sin grund i 24 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Övervägandena inför införandet i järnvägslagen framgår av prop. 2003/04:123 s. 172 som hänvisar till förarbetena till

den äldre järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1 s. 54). I järnvägs-  
lagen har därefter anpassning skett till direktiv 2004/49/EG, se prop.  
2006/07:45 s. 110. Kravet på olycksrapportering följer numera av  
artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798. I den bestämmelse som införs  
i järnvägssäkerhetslagen talas om ”fordon” i stället för ”järnvägs-  
fordon”, för att hålla sig till järnvägssäkerhetslagens övriga terminolo-  
gi.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör,  
i likhet med vad som gäller i dag enligt 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen, få  
meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spår-  
trafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i  
bestämmelsen i järnvägssäkerhetslagen.

### 9.1.12 Årlig säkerhetsrapport

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om säkerhetsrapport för  
verksamhetsutövare förs över till järnvägssäkerhetslagen (2 kap.).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer  
får meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapport av infrastruk-  
turförvaltare och järnvägsföretag.

#### Skälen för förslaget

Bestämmelsen om årlig säkerhetsrapport i 2 kap. 5 a § järnvägslagen  
förs över till järnvägssäkerhetslagen. I bestämmelsen anges att infra-  
strukturförvaltare och järnvägsföretag årligen till tillsynsmyndig-  
heten ska ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående  
kalenderåret. Bestämmelsen i järnvägslagen införlivade krav i  
direktiv 2004/49/EG. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd  
se prop. 2006/07:45 s. 35–36 och s. 109.

I artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798 föreskrivs att alla infra-  
strukturförvaltare och järnvägsföretag före den 31 maj varje år ska  
överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalender-  
året till den nationella säkerhetsmyndigheten. Det framgår även vad  
rapporten ska innehålla. Noteras bör att tiden för inlämnande är den  
31 maj varje år (i stället för den 30 juni enligt artikel 9.4 i direktiv  
2004/49/EG).

Närmare reglering om årlig säkerhetsrapport kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen. Föreskrifterna kan exempelvis innehålla detaljerade regler om datum för ingivande av rapporten och krav på innehåll.

### 9.1.13 Den nationella säkerhetsmyndighetens årsrapport med säkerhetsplan

**Bedömning:** Bestämmelser om årlig rapport om säkerhetsarbetet inom järnvägsområdet och årlig säkerhetsplan i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning.

#### Skälen för bedömningen

I artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798 anges att de nationella säkerhetsmyndigheterna varje år ska offentliggöra en rapport om sina verksamheter under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten ska innehålla information om

1. utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorerna,
2. viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet,
3. utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd,
4. resultaten och erfarenheterna av tillsynen över infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, inklusive antalet och resultaten av inspektioner och revisioner,
5. de undantag som har beslutats i enlighet med artikel 15 (krav på underhållsansvarig enhet), och
6. järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas erfarenhet av tillämpningen av de relevanta gemensamma säkerhetsmetoderna.

Den sista punkten är ny i förhållande till motsvarande artikel i direktiv 2004/49/EG (artikel 18) som är införd i svensk rätt genom järnvägsförordningen. Enligt 2 kap. 3 b § järnvägsförordningen ska Transportstyrelsen årligen upprätta och offentliggöra en rapport om

sitt säkerhetsarbete inom järnvägsområdet. Rapporten ska överlämnas till regeringen och ERA och innehålla vissa uppgifter. Artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798 bör på liknande sätt genomföras i förordning.

Enligt direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.1 f), ska medlemsstaterna utarbeta och offentliggöra årliga säkerhetsplaner där de anger genom vilka åtgärder de gemensamma säkerhetsmålen är tänkta att uppnås. Det bedöms lämpligt att den nationella säkerhetsmyndigheten (Transportstyrelsen), som har en central roll när det gäller att övervaka säkerheten i järnvägssystemet, upprättar en årlig säkerhetsplan i samband med den årliga rapporten om säkerhetsarbetet enligt artikel 19 i direktivet. Artikel 4.1 f i direktivet bör därför genomföras i förordning. Kravet på årlig säkerhetsplan innebär sannolikt ett mer omfattande analysarbete för Transportstyrelsen än hittills.

## 9.2 Lagen om nationella järnvägssystem

### 9.2.1 Ansvar för säkerheten i järnvägssystemet

**Förslag:** Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

#### Skälen för förslaget

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska i likhet med vad som gäller i dag ha fullt ansvar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet. Det är den säkra driften av järnvägssystemet som avses. Vad detta ansvar faktiskt innebär får rättstillämpningen utvisa. Det är ledningen hos infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt (jfr prop. 2003/04:123 s. 99).

Det måste stå helt klart vem som bär ansvaret för säkerheten. Att lägga ansvaret för säkerheten inom järnvägssystemet på andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, skulle med all säkerhet innebära att det uppstår tveksamhet om vem som ska bära

ansvaret i en faktisk situation och vilken grad av ansvar det är fråga om. Det finns naturligtvis utrymme för civilrättsliga regleringar, där ansvaret för andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag kan hanteras.

## 9.2.2 Säkerhetsstyrningssystem

**Förslag:** Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet, som ska dokumenteras, utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets verksamhet ger upphov till tryggas. I säkerhetsstyrningssystemet ska också beaktas de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer.

Av säkerhetsstyrningssystemet ska framgå

1. vilken ansvarsfördelningen är inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets organisation,
2. hur ledningen säkerställer kontroll på olika nivåer inom organisationen,
3. hur personalen deltar i säkerhetsarbetet,
4. hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet säkerställs, och
5. hur tillgängliga kunskaper och metoder avseende inverkan av mänskliga faktorer omhändertas i verksamheten.

Säkerhetsstyrningssystemet ska främja en god säkerhetskultur där ömsesidigt förtroende, ömsesidig tillit och ömsesidigt lärande ingår.

Säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

**Bedömning:** Begreppet ”övriga säkerhetsbestämmelser” som används i 2 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen förs inte över till lagen om nationella järnvägssystem.



## Skälen för förslaget och bedömningen

### *Syfte och krav*

Infrastrukturförvaltare med nationellt infrastrukturstillstånd och järnvägsföretag med nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för sin verksamhet. Syftet är att kunna trygga en säker verksamhet. Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten. För innehavare av säkerhetstillstånd och innehavare av gemensamt säkerhetsintyg följer kraven på säkerhetsstyrningssystemet av EU-rätten och järnvägssäkerhetslagen. De säkerhetsstyrningssystem som krävs enligt lagen om nationella järnvägssystem kan dock utformas enbart utifrån nationell reglering.

I lagen om nationella järnvägssystem införs en bestämmelse som anger att säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. För att kunna trygga en säker verksamhet, måste infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utföra sin verksamhet så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Verksamheten måste vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. Kravet på verksamhetens utförande och organisation är någonting som hittills uttryckligen framgått av järnvägslagen (2 kap. 2 §). Att ha en organisation för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett säkert sätt ingår i det säkerhetsstyrningssystem som lagen om nationella järnvägssystem kräver. Att verksamheten ska utföras så att skador förebyggs är en självklarhet om en säker verksamhet ska kunna tryggas. Bestämmelsen i järnvägslagen (2 kap. 2 §) får därför anses överflödigt och förs inte över till lagen om nationella järnvägssystem. Vidare ställs i lagen om nationella järnvägssystem ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet eftersom systemet behöver kunna identifieras.

### *Risker på grund av egen och annans verksamhet*

Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som verksamheten ger upphov till tryggas. Det är inte endast

hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagets egen verksamhet ger upphov till som ska tryggas. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet. Hur långt skyldigheten att beakta risker i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer sträcker sig, är inte någonting som närmare kan beskrivas här utan det får i det enskilda fallet avgöras av vilka risker och vilka aktörer som det handlar om.

### *Innehåll*

I direktiv (EU) 2016/798 finns en beskrivning av krav på säkerhetsstyrningssystem. Det handlar om ansvarsfördelning, ledningens kontroll, personalens roll, kontinuerlig förbättring, mänskliga faktorer och säkerhetskultur (artikel 9.2) Bestämmelsen fångar krav som är centrala för att verksamheten ska fungera på ett bra sätt ur säkerhetssynpunkt. Dessa krav förs in i järnvägssäkerhetslagen. Eftersom de nämnda kraven förefaller självklara att uppställa även för säkerhetsstyrningssystem som inte omfattas av EU-reglering förs en motsvarighet in i lagen om nationella järnvägssystem. Andra krav på säkerhetsstyrningssystem, såsom krav på vissa grundläggande element i säkerhetsstyrningssystemet, kan lämpligen föras in i föreskrifter. Det kan exempelvis handla om föreskrifter där frågan om *vilka* grundläggande element som ska ingå i säkerhetsstyrningssystemet avgörs av vilken verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget. Det är lämpligt att som utgångspunkt för dessa föreskrifter använda sig av artikel 9.3 i direktiv (EU) 2016/798, men det är framför allt viktigt att välja sådana element som är aktuella för den verksamhet som bedrivs. Därför anges inte några bestämda grundläggande element i lagen om nationella järnvägssystem. Givna komponenter i ett säkerhetsstyrningssystem är dock alltid förfaranden som säkerställer att kraven på personal och materiel i lagen uppfylls. Det innebär att även om det inte enligt lagen krävs att ett fordon ska tilldelas en underhållsansvarig enhet, måste naturligtvis underhållet av fordonet vara organiserat. Detta sker inom ramen för säkerhetsstyrningssystemet. Det förutsätts att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer

reglerar förfaranden för att hantera krav på personal och materiel i föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem.

### *Övriga säkerhetsbestämmelser*

I dag anges i 2 kap. 5 § järnvägslagen, som 3 kap. 4 § järnvägslagen om nationellt trafiksäkerhetstillstånd hänvisar till, att verksamheten ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem och att det även för verksamheten ska finnas sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet. När det gäller de EU-harmoniserade tillståndsformerna säkerhetstillstånd och gemensamt säkerhetsintyg, är det överflödigt och svårbegripligt att ha ett specifikt krav på övriga säkerhetsbestämmelser i svensk rätt. Säkerhetsstyrningssystemet i sig ska innehålla det som behövs för att trygga en säker verksamhet, se avsnitt 9.1.3. Samma bedömning görs när det gäller de tillståndsformer som inte omfattas av EU-regleringen men av lagen om nationella järnvägssystem. Därför förs begreppet ”övriga säkerhetsbestämmelser” inte över till lagen om nationella järnvägssystem.

### *Anpassning*

I säkerhetsstyrningssystemets natur ligger att det verkligen fungerar i och utvecklas jämsides med den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Säkerhetsstyrningssystemet hos en tillståndshavare som bedriver intensiv persontrafik utformas inte på samma sätt som hos en tillståndshavare som bedriver verksamhet på ett industrispår med lite trafik. Ett säkerhetsstyrningssystem som inte är anpassat till verksamheten uppfyller inte kraven i lagen om nationella järnvägssystem.

### 9.2.3 Riskkontrollåtgärder

**Förslag:** Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i samarbete med varandra och med andra aktörer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om riskkontrollåtgärder.

### Skälen för förslaget

Kravet på riskkontrollåtgärder är nytt. I artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798 finns en reglering kring riskkontrollåtgärder som är mer långtgående än den reglering som nu föreslås i lagen om nationella järnvägssystem. Den reglering som föreslås i lagen om nationella järnvägssystem syftar att ge tillsynsmyndigheten stöd för att kräva riskkontrollåtgärder där de behövs. Någon definition av riskkontrollåtgärder föreslås inte i lagen om nationella järnvägssystem, men det handlar om åtgärder för att kontrollera risker, dvs. olika former av åtgärder för riskhantering. Ibland behöver andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag blandas in när det gäller att hantera riskerna. Närmare bestämmelser om riskkontrollåtgärder kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

### 9.2.4 Materiel och personal

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om krav på materiel och personal förs över till lagen om nationella järnvägssystem (2 kap.).

Begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” byts ut mot begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter”.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter.

## Skälen för förslaget

Bestämmelserna om materiel och personal i 2 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägslagen förs över till lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelserna kan härledas till 12, 13, 15 och 16 §§ i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se prop. 1990/91:1 s. 32–38 och s. 51–52 samt prop. 2003/04:123 s. 171–172.

Mot bakgrund av att järnvägslagstiftningen är en säkerhetslagstiftning behöver det finnas en yttersta garanti för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag endast använder materiel som är av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Järnvägsinfrastruktur, fordon och annan materiel ska alltså vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs (jfr 2 kap. 1 § järnvägslagen). Det åligger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att uppfylla kravet på säker materiel. Materielen måste alltid vara säker för att få användas. Materielen kan visserligen vara godkänd, men olika omständigheter i samband med användandet kan göra att användandet inte kan ske på ett säkert sätt. I ett sådant fall är det inte tillåtet att använda materielen i järnvägssystemet. Kravet på säker materiel innebär också att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag måste se till att materielen underhålls och behandlas så att den även fortsättningsvis håller en god standard. Exempelvis ska lastning och lossning ske på ett sätt som inte skadar fordonet. De skador som avses är personskador- och saksador. Till saksador hänförs skador i miljön till följd av olyckor.

Eftersom det är fråga om en säkerhetslagstiftning behöver det även finnas krav när det gäller personalen. De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig (jfr 2 kap. 3 § järnvägslagen). I detta ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns. En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av

hälsoskäl. Den som har säkerhetskritiska arbetsuppgifter ska regelbundet och i övrigt vid behov genomgå läkarundersökning. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag får avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter (jfr 2 kap. 4 § järnvägslagen).

Det åligger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att se till att kraven på personalen alltid är uppfyllda. Om det exempelvis finns omständigheter som pekar på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller kraven för säkerheten, måste det finnas en möjlighet att kräva att personen genomgår en läkarundersökning direkt utan att avvakta en kommande planerad regelbunden sådan.

När det gäller begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten” i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen har detta genomgående bytts ut mot begreppet ”säkerhetskritiska arbetsuppgifter”; någon innehållsmässig förändring är dock inte avsedd.

Närmare reglering om kunskapskrav, hälsokrav läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

### 9.2.5 Rapportering av olyckor

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om rapportering av olyckor förs över till lagen om nationella järnvägssystem (2 kap.).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i bestämmelsen i lagen om nationella järnvägssystem.

#### Skälen för förslaget

Bestämmelsen om olycksrapportering i 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen förs över till lagen om nationella järnvägssystem. I bestämmelsen anges att om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet

eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Bestämmelsen har sin grund i 24 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Övervägandena inför införandet i järnvägslagen framgår av prop. 2003/04:123 s. 172 som hänvisar till förarbetena till den äldre järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1 s. 54). I järnvägslagen har därefter anpassning skett till direktiv 2004/49/EG, se prop. 2006/07:45 s. 110. Kravet på olycksrapportering följer numera av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798 när det gäller den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798 genomförs i järnvägssäkerhetslagen. Rapporteringsskyldigheten bör framöver även gälla järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. I den bestämmelse som införs i lagen om nationella järnvägssystem talas om "fordon" i stället för "järnvägsfordon", för att hålla sig till den övriga terminologin i lagen om nationella järnvägssystem. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör, i likhet med vad som gäller i dag enligt 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen, få meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i bestämmelsen i lagen om nationella järnvägssystem.

### 9.2.6 Årlig säkerhetsrapport

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om säkerhetsrapport för verksamhetsutövare förs över till lagen om nationella järnvägssystem (2 kap.).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och om undantag från kravet på sådan rapport.

## Skälen för förslaget

Bestämmelsen om årlig säkerhetsrapport i 2 kap. 5 a § järnvägslagen förs över till lagen om nationella järnvägssystem. I bestämmelsen anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag årligen till tillsynsmyndigheten ska ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret. Bestämmelsen i järnvägslagen införlivade krav i direktiv 2004/49/EG. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd se prop. 2006/07:45 s. 35–36 och s. 109.

I artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798 föreskrivs att alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag före den 31 maj varje år ska överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Det framgår även vad rapporten ska innehålla. Bestämmelsen om årlig säkerhetsrapport bör som utgångspunkt även gälla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

Närmare reglering om årlig säkerhetsrapport kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem. Föreskrifterna kan exempelvis innehålla detaljerade regler om datum för ingivande av rapporten och krav på innehåll. Det bör även finnas en möjlighet att i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem meddela föreskrifter om andra krav på innehåll i rapporten än de som följer av EU-rätten. Eftersom kravet på årlig säkerhetsrapport följer av EU-rätten, bör även föreskrifter om undantag från krav på sådan rapport kunna meddelas.



# 10 Undersökning av olyckor och tillbud

## 10.1 Bakgrund

Statens haverikommission har det övergripande ansvaret för undersökning av olyckor och tillbud. Statens haverikommission, som är en myndighet under Justitiedepartementet, har till uppgift att från säkerhetssynpunkt utreda alla typer av allvarliga civila eller militära olyckor och tillbud, oavsett om de inträffar till lands, till sjöss eller i luften. Verksamheten styrs av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Regelverket gäller för olyckor inom samtliga transportslag. När det gäller järnvägsolyckor omfattar regelverket även undersökning av olyckor vid tunnelbana och spårväg. På grund av direktiv 2004/49/EG (artikel 19–25) gjordes ändringar i 2, 4 och 9 §§ i den nämnda lagen och i förordningen.

I direktiv 2004/49/EG föreskrivs att medlemsstaterna ska inrätta ett permanent oberoende utredningsorgan bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare. Organet ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt fristående i förhållande till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det ska också vara skilt från säkerhetsmyndigheten och kunna utföra sina uppgifter helt oberoende av denna myndighet (artikel 21.1 och 21.2). I direktivet anges särskilt att utredningsorganet ska tilldelas tillräckliga resurser för att kunna utföra sitt uppdrag oberoende av övriga aktörer. Utredningsorganet får också ha ett vidare mandat än att enbart utreda järnvägsrelaterade olyckor och tillbud, så länge dessa andra uppgifter inte äventyrar utredningsorganets oberoende ställning (artikel 21.4). Regeringen gjorde bedömningen att Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan i direktivet.

Enligt direktiv 2004/49/EG ska medlemsstaterna se till att det oberoende utredningsorganet genomför utredningar av allvarliga järnvägsolyckor. Förutom allvarliga olyckor får utredningsorganet utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter. Enligt direktivets reglering är det utredningsorganet som ska bestämma om en utredning av en sådan olycka eller ett tillbud ska genomföras. I beslutet ska hänsyn tas till olyckans eller tillbudets omfattning samt om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud som har betydelse för systemet som helhet. Härutöver ska utredningsorganet beakta olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet på gemenskapsnivå samt framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheterna och andra medlemsstater. Definitionen av en olycka som är så allvarlig att den ska vara föremål för obligatorisk undersökning enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor vidgades för att överensstämma med direktivets krav. Vidare infördes en beloppsgräns om två miljoner euro för materiella skador och skador på miljön i lagtexten för att implementera direktivet på ett korrekt sätt. Enligt den då gällande regleringen gjordes utredningar av såväl Statens haverikommission som den dåvarande Järnvägsstyrelsen. Bedömningen gjordes att förordningen om undersökning av olyckor behövde ändras så att all den utredningsverksamhet som regleras i direktivet skulle skötas av Statens haverikommission.

Medlemsstaterna åläggs i direktiv 2004/49/EG att ge utredningen en rättslig status som gör det möjligt för utredningsledarna att utföra uppgifterna så effektivt och snabbt som möjligt (artikel 20). Det anges i direktivet vilka befogenheter utredarna har. Regeringen föreslog att den undersökande myndigheten får ta med sig och granska handlingar och föremål som kan antas ge upplysningar av betydelse för utredningen. Direktivet föreskriver att utredningar av järnvägsolyckor ska utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet (artikel 22.3). Samtliga inblandade parter ska ges möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Som berörda parter räknas infrastrukturförvaltaren, inblandade järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheten, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare. Alla dessa ska regelbundet underrättas om utredningen

och om hur denna framskrider. De ska också, så långt detta är praktiskt möjligt ges tillfälle att lägga fram sina åsikter och synpunkter för utredningen samt ges möjlighet att yttra sig över information i utkast till rapporter. När det gäller bestämmelsen i direktivet om vilka som ska anses berörda av en olycka på ett sätt som medger rätt till insyn och information om undersökningen m.m. krävdes enligt regeringens bedömning inga ändringar i lagen om undersökning av olyckor. Det ansågs tillräckligt om ändringar gjordes i förordningen om undersökning av olyckor.

När det gäller händelser som berör spårfordon i internationell trafik som har inträffat på eller nära den svenska gränsen, infördes en bestämmelse i lagen om undersökning av olyckor för att genomföra delar av artikel 22.1 i direktiv 2004/49/EG. Regeringen bedömde att bestämmelserna i direktivet om rapporter och säkerhetsrekommendationer inte krävde några ändringar i lagen om undersökning av olyckor. De ändringar som blev aktuella rörde sig om vissa tillägg i förordningen om undersökning av olyckor. När det gäller rapportering tillbaka till Statens haverikommission på grund av säkerhetsrekommendationer riktade till Järnvägsstyrelsen, föreslogs att reglering i första hand skulle ske i järnvägsförordningen. Övervägandena vid genomförandet av direktiv 2004/49/EG vad gäller undersökning av järnvägsolyckor framgår av prop. 2006/07:45 s. 52–65 och s. 105–107.

## 10.2 Behov av förändringar på grund av direktiv (EU) 2016/798

**Bedömning:** Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan i direktiv (EU) 2016/798.

Någon saklig förändring av lagen om undersökning av olyckor bör inte föreslås med anledning av direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelser om utredning av olyckor och tillbud i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning.

## Skälen för bedömningen

I föregående avsnitt har kortfattat redogjorts för genomförandet av direktiv 2004/49/EG i svensk rätt genom ändringar i lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Direktiv (EU) 2016/798 innebär inte några större nyheter i förhållande till den reglering som i dag finns i lagen om undersökning av olyckor och någon saklig förändring bedöms inte behöva ske i den nämnda lagen. Det finns ändå skäl att närmare redogöra för hur direktivets kapitel V (utredning av olyckor och tillbud, artikel 20–26) bör genomföras i svensk rätt; detta eftersom det på ett samlat sätt behöver redovisas på vilket sätt artiklarna får anses genomförda eller föreslås genomföras.

Artikel 20 i direktiv (EU) 2016/798 handlar om skyldighet att utreda och motsvarar artikel 19 i direktiv 2004/49/EG. I artikel 20.1 talas om att medlemsstaterna ska säkerställa att det utredningsorgan som avses i artikel 22 efter varje allvarlig olycka inom unionens järnvägssystem genomför en utredning. Utredningens syfte ska vara att förbättra järnvägssäkerheten och förebyggandet av olyckor, när det är möjligt. I 2 § lagen om undersökning av olyckor anges vilka olyckor som ska undersökas, bl.a. järnvägsolyckor. I 2 § 3 lagen om undersökning av olyckor finns en definition av *järnvägsolyckor* som överensstämmer med definitionen av *allvarlig olycka* i direktivet (artikel 3.12). Enligt lagen omfattas även olyckor vid tunnelbane- eller spårvägsdrift. I 1 § förordningen om undersökning av olyckor anges att undersökningar av olyckor eller olyckstillbud görs av Statens haverikommission. Det finns även en förordning (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission. Artikel 20.1 föranleder inte några ytterligare lagstiftningsåtgärder. I artikel 20.2 anges att utredningsorganet också får utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter i unionens järnvägssystem. Det anges även vad utredningsorganet ska beakta då det fattar sitt beslut om huruvida en utredning ska genomföras. Bestämmelserna i 2 och 3 §§ lagen om undersökning av olyckor och i 3 och 3 a §§ förordningen om undersökning av olyckor bedöms tillräckliga för att genomföra artikel 20.2. Artikel 20.3 handlar om hur utredningsorganet bestämmer utredningarnas omfattning och

de förfaranden som ska följas vid genomförandet av utredningar med beaktande av bl.a. artiklarna 21 och 23. Något särskilt genomförande av artikel 20.3 föreslås inte. Artikel 20.4 handlar om att utredningen inte i något fall ska avse fastställande av skuld eller ansvar. I 17 § tredje stycket förordningen om undersökning av olyckor anges att en säkerhetsrekommendation ska utformas på sådant sätt att den inte ger upphov till en förmodan om skuld eller ansvar. Även om bestämmelsen handlar om säkerhetsrekommendationer och inte om utredningen bedöms att något särskilt genomförande av artikel 20.4 inte är erforderligt.

Artikel 21 i direktivet handlar om utredningsstatus och motsvarar artikel 20 i direktiv 2004/49/EG. Artikel 21.1 anger att medlemsstaterna, inom sina respektive rättssystem, ska fastställa den rättsliga status för utredningen som gör det möjligt för utredningsledarna att utföra sin uppgift så effektivt och snabbt som möjligt. Artikel 21.1 bedöms inte behöva genomföras särskilt. Artikel 21.2 handlar om att medlemsstaterna ska säkerställa att de myndigheter som ansvarar för rättsliga utredningar samarbetar till fullo och om utredarnas rätt att få tillgång till uppgifter och bevis av relevans för utredningen. Bestämmelserna i 8–10 §§ lagen om undersökning av olyckor bedöms tillräckliga för att genomföra artikel 21.2. Artikel 21.3, som är ny i förhållande till direktiv 2004/49/EG, handlar om byråns samarbete med utredningsorganet om utredningen omfattar fordon som är godkända av byrån eller järnvägsföretag med säkerhetsintyg utfärdade av byrån. Något särskilt genomförande av artikel 21.3 föreslås inte. Artikel 21.4 handlar om att utredningen ska utföras oberoende av en eventuell rättslig utredning. Något särskilt genomförande av artikel 21.4 föreslås inte.

Artikel 22 i direktivet handlar om utredningsorgan och motsvarar artikel 21 i direktiv 2004/49/EG. Artikel 22.1 handlar om utredningsorganets oberoende och nytt är att ”organ för bedömning av överensstämmelse” nämns när det gäller aktörer som utredningsorganet ska vara oberoende i förhållande till. Det anges också att utredningsorganet ska vara funktionellt oberoende av den nationella säkerhetsmyndigheten, av byrån och av organ som reglerar järnvägsverksamhet. Statens haverikommission bedöms fortsättningsvis uppfylla dessa krav på oberoende och något särskilt genomförande av artikel 22.1 föreslås inte. Artikel 22.2, som innehåller ytterligare krav på utredningsorganets oberoende och tillgång till resurser,

bedöms inte heller behöva genomföras särskilt. I artikel 22.3 första stycket anges att medlemsstaterna ska föreskriva att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och, i tillämpliga fall, den nationella säkerhetsmyndigheten omedelbart måste anmäla de olyckor och tillbud som avses i artikel 20 till utredningsorganet och tillhandahålla all information som är tillgänglig. Denna anmälan ska, när det är lämpligt, uppdateras när den information som saknas blir tillgänglig. I järnvägssäkerhetslagen föreslås en bestämmelse om att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att rapportera olyckor m.m. till tillsynsmyndigheten (jfr 2 kap. 6 § järnvägslagen). I 20 § förordningen om undersökning av olyckor föreskrivs en rapporteringskyldighet till tillsynsmyndigheten för verksamhetsutövare i fråga om olyckor och tillbud. Av 25 § förordningen framgår att tillsynsmyndigheten genast ska underrätta Statens haverikommission om olyckor och tillbud. Dessa bestämmelser bedöms vara tillräckliga för att genomföra artikel 22.3 första stycket. Någon särskild bestämmelse om att utredningsorganet ska tillhandahållas all tillgänglig information, vilket är nytt i förhållande till artikel 21.3 i direktiv 2004/49/EG, föreslås inte utan det förutsätts att informationsbehovet kan tillgodoses genom nyss nämnda skyldigheter att rapportera och underrätta om olyckor och tillbud. Vidare anges i artikel 22.3 andra stycket att utredningsorganet utan dröjsmål och under alla omständigheter senast två månader efter det att anmälan om olyckan eller tillbudet inkommit ska besluta huruvida en utredning ska påbörjas. Artikel 22.3 torde i denna del lämpligen kunna genomföras i förordningen om undersökning av olyckor. Artikel 22.4 handlar om utredningsorganets oberoende och bedöms inte behöva genomföras särskilt. Artikel 22.5 handlar om att utredningsorganet kan be om stöd från utredningsorgan i andra länder eller från byrån. Bestämmelsen i 8 b § första stycket förordningen om undersökning av olyckor bedöms tillräcklig för att genomföra artikel 22.5. I artikel 22.6 anges att medlemsstaterna får anförtro utredningsorganet uppgiften att genomföra utredningar av andra järnvägsolyckor eller -tillbud än dem som avses i artikel 20. Bestämmelsen i 3 § förordningen om undersökning av olyckor bedöms vara tillräcklig för att genomföra artikel 22.6. I 3 § första stycket förordningen anges att olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i 2 och 2 a §§ lagen om undersökning av olyckor ändå ska undersökas enligt lagen, om det är motiverat från säkerhetssynpunkt

att undersökningen görs. Artikel 22.7 första stycket handlar om samarbete mellan utredningsorgan i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder, utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen. Bestämmelsen i 8 b § andra stycket förordningen om undersökning av olyckor bedöms, med ett mindre tillägg om anpassning till teknisk och vetenskaplig utveckling, vara tillräcklig för att genomföra artikel 22.7. I artikel 22.7 redogörs även för att byrån ska stödja utredningsorganen och att utredningsorganen ska inrätta ett program för referentgranskning. Kravet på referentgranskning är nytt och kommer att träffa Statens haverikommission i egenskap av utredningsorgan. Artikel 22.7 bedöms dock inte behöva genomföras särskilt i dessa delar.

Artikel 23 handlar om utredningsförfarande och motsvarar artikel 22 i direktiv 2004/49/EG. Artikel 23.1 första stycket, som handlar om olyckor eller tillbud på eller nära gränsen, har redan genomförts genom 4 § fjärde stycket lagen om undersökning av olyckor. I artikeln anges även när utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in för att delta i en utredning. Artikel 23.1 är i denna del genomförd genom 12 b § förordningen om undersökning av olyckor. 12 b § förordningen behöver dock kompletteras med innehållet i artikel 23.1 b som handlar om att ett utredningsorgan från andra medlemsstater ska bjudas in, där det är lämpligt, att delta i utredning om ett fordon som är registrerat eller underhålls i en av medlemsstaterna är inblandat i olyckan eller tillbudet. Något särskilt genomförande av de nya bestämmelserna i artikel 23.1 tredje och fjärde stycket, om att utredningsorgan från inbjudna medlemsstater ska ges de befogenheter som behövs för att de på begäran ska kunna bistå vid insamling av bevismaterial för en annan medlemsstats utredningsorgan och att de ska ges tillgång till information och bevis, föreslås inte. Inte heller det sista stycket i artikel 23.1 om utförande av utredningar i samarbete föreslås genomföras särskilt. I 12 a §, 12 b § och 12 c § förordningen om undersökning av olyckor finns bestämmelser som rör undersökningar utomlands eller då en utländsk myndighet utför eller deltar i en sådan undersökning på svenskt territorium. Artikel 23.2 handlar om resurser för utredning. Något särskilt genomförande av artikel 23.2 föreslås inte. I artikel 23.3 anges att utredningen ska utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet för att ge samtliga parter möjlighet att yttra sig

och ta del av resultaten. Det anges även att infrastrukturförvaltaren, järnvägsföretagen, den nationella säkerhetsmyndigheten, byrån, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare ska ges tillfälle att tillhandahålla relevant teknisk information för att förbättra utredningsrapportens kvalitet. Utredningsorganet ska också ta hänsyn till offrens och deras anhörigas rimliga behov och hålla dem underrättade om hur utredningen framskrider. Att byrån nämns i uppräkningslistan av aktörer är nytt. Artikel 23.3 bedöms i stort vara genomförd genom befintliga bestämmelser. I 7 § första stycket lagen om undersökning av olyckor anges att den myndighet som gör en undersökning ska, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av olyckan eller tillbudet och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen. I 7 § förordningen om undersökning av olyckor finns särskilda bestämmelser om att Statens haverikommission ska sända underrättelse om undersökningen till vissa aktörer. I 7 a § förordningen anges när dessa aktörer även har rätt till regelbunden information om hur undersökningen framskrider och att de, så långt det är praktiskt möjligt, ska ges tillfälle att lägga fram sina synpunkter. Det bedöms att det behöver göras ett tillägg i 7 a § förordningen som innebär ett omnämnande av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Det bör även göras ett tillägg om tillhandahållande av relevant teknisk information i 7 a § förordningen. I artikel 23.4 anges att utredningsorganet ska avsluta sin utredning på olycksplatsen inom kortast möjliga tid för att ge infrastrukturförvaltaren möjlighet att återställa infrastrukturen och öppna den för järnvägstrafik så snart som möjligt. Artikel 23.4 föreslås inte genomföras särskilt.

Artikel 24 i direktivet handlar om rapporter och motsvarar artikel 23 i direktiv 2004/49/EG. Artikel 24.1 handlar om vad som ska framgå av en rapport. Av 13 d § förordningen om undersökning av olyckor framgår hur en rapport om en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka ska vara utformad, bl.a. att den ska struktureras i enlighet med vad som fastställs i bilaga V till direktiv 2004/49/EG och att den, i tillämpliga fall ska innehålla säkerhetsrekommendationer. Det bör i detta sammanhang nämnas att artikel 24.2 andra stycket ger EU-kommissionen rätt att genom genomförandeakter fastställa rapporteringsstruktur och att bilaga V till



direktiv 2004/49/EG ska tillämpas till och med den dag då dessa genomförandeakter börjar tillämpas (artikel 31.1). 13 d § förordningen behöver sannolikt ändras när dessa genomförandeakter beslutas. I artikel 24.2 första stycket anges att slutrapporten ska offentliggöras snarast möjligt, vanligen senast tolv månader efter det att händelsen inträffande. Det anges även vad som ska ske om slutrapporten inte kan offentliggöras inom tolv månader och vilka parter som ska meddelas rapporten, inbegripet säkerhetsrekommendationerna. I 13 § förordningen anges att Statens haverikommission ska slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet. Vidare ska Statens haverikommission om möjligt inom samma tid upprätta en rapport. I 13 b § tredje stycket förordningen finns bestämmelser om offentliggörande av rapport. I 15 a § förordningen anges till vem rapporten med säkerhetsrekommendationer ska sändas. Något ytterligare genomförande av artikel 24.2 föreslås inte. I artikel 24.3 anges att utredningsorganet senast den 30 september varje år ska offentliggöra en årsrapport om de utredningar som genomförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits i enlighet med tidigare utfärdade rekommendationer. Bestämmelsen om årsrapport i 15 c § förordningen bedöms vara tillräcklig för att genomföra artikel 24.3.

Artikel 25 i direktivet handlar om information som ska överlämnas till byrån och motsvarar artikel 24 i direktiv 2004/49/EG. Av artikel 25.1 framgår att utredningsorganet ska underrätta byrån inom sju dagar efter det att det har fattats beslut om att inleda en utredning. Det anges även vad som ska framgå av underrättelsen till byrån. Av 8 a § förordningen om undersökning av olyckor framgår att Statens haverikommission ska underrätta byrån inom en vecka från det att ett beslut fattats om att inleda en undersökning av en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka. Det anges även vad underrättelsen ska innehålla. Bestämmelsen bedöms vara tillräcklig för att genomföra artikel 25.1. Av artikel 25.2 framgår att utredningsorganet till byrån ska överlämna en kopia av den slutrapport som avses i artikel 24.2 och av den årliga rapport som avses i artikel 24.3. Av 15 a § förordningen framgår att en rapport med säkerhetsrekommendationer ska sändas till byrån. Det bedöms vara tillräckligt att göra ett tillägg till 15 c § förordningen, innebärande

att årsrapporten ska sändas till Europeiska unionens järnvägsbyrå, för att genomföra artikel 25.2.

Artikel 26 i direktivet handlar om säkerhetsrekommendationer och motsvarar artikel 25 i direktiv 2004/49/EG. I artikel 26.1 anges att en säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan i inget fall ska utgöra någon presumtion om skuld till eller ansvar för en olycka eller ett tillbud. Bestämmelsen i 17 § tredje stycket förordningen om undersökning av olyckor bedöms vara tillräcklig för att genomföra artikel 26.1. Artikel 26.2 handlar om säkerhetsrekommendationer. Det anges vilka rekommendationerna ska ställas till och hur det ska säkerställas att rekommendationerna beaktas och, i tillämpliga fall, leder till åtgärder. Nytt är att det har införts en möjlighet att rikta rekommendationer till Europeiska unionens järnvägsbyrå. I 13 d § förordningen anges att en rapport om en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka, i tillämpliga fall ska innehålla säkerhetsrekommendationer som ska riktas till tillsynsmyndigheten och, om det behövs, till andra organ eller myndigheter eller till en annan stat inom EES eller till Schweiz. Bestämmelsen behöver uppdateras med anledning av artikel 26.2 i direktivet med att säkerhetsrekommendationer även kan riktas till Europeiska unionens järnvägsbyrå. I artikel 26.3 anges att byrån, den nationella säkerhetsmyndigheten och andra myndigheter eller organ eller, i tillämpliga fall, andra medlemsstater till vilka rekommendationer har riktats regelbundet ska rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planerats till följd av en viss rekommendation. Bestämmelsen om att rapportering ska ske regelbundet är ny, i direktiv 2004/49/EG anges att återrapportering till utredningsorganet ska ske minst en gång om året (artikel 25.3 i direktiv 2004/49/EG). Vad som närmare avses med ”regelbundet” är oklart. I 15 b § förordningen finns bestämmelser om återrapporteringsskyldighet. Bl.a. anges där att Statens haverikommissions rapport med säkerhetsrekommendation ska innehålla uppgift om den återrapporteringsskyldighet som gäller. I förordning med bestämmelser i anslutning till den nya järnvägssäkerhetslagen kan närmare regleras hur ofta återrapportering ska ske för Transportstyrelsens del. Något ytterligare genomförande av artikel 26.3 bedöms inte erforderligt.

Slutligen kan nämnas att det finns ett antal definitioner i direktiv (EU) 2016/798 som har koppling till artiklarna i kapitel V i

direktivet. Det handlar om utredningsledare, olycka, allvarlig olycka, tillbud, utredning och orsaker i artikel 3.10–3.15 i direktivet. Definitionen av allvarlig olycka finns i 2 § 3 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor (benämns då ”järnvägsolyckor”). Begreppen kan, i den mån de behövs, beskrivas i lagen om undersökning av olyckor, förordningen om undersökning av olyckor eller Transportstyrelsens föreskrifter.



# 11 Tillstånd

## 11.1 Licens för järnvägsföretag

### 11.1.1 Vilka järnvägsföretag som omfattas av krav på licens

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om licens förs över till den nya järnvägsmarknadslagen.

För järnvägsföretag vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft krävs dels en licens enligt järnvägsmarknadslagen, dels ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen.

För andra järnvägsföretag krävs enbart ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt järnvägssäkerhetslagen.

## Skälen för förslaget

### *Bakgrund*

För att säkerställa att tillträdesrätten till järnvägsinfrastrukturen tillämpades på ett enhetligt och icke-diskriminerande sätt inom hela gemenskapen infördes i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), i enlighet med direktiv 95/18/EG<sup>36</sup>, ett krav på licens (i den svenska översättningen av direktivet benämnt tillstånd) för vissa företag som avsåg att bedriva järnvägstrafik. Kravet gällde för internationella sammanslutningar av företag som utförde internationell

<sup>36</sup> Rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag.

järnvägstrafik samt för företag som utförde internationella kombinerade godstransporter på järnväg och omfattades av direktivets tillämpningsområde. Genom ändringsdirektivet 2001/13/EG<sup>37</sup> utvidgades principerna för licens till att gälla alla järnvägsföretag som är verksamma inom järnvägssektorn och som är eller kommer att vara etablerade inom gemenskapen. Direktiv 2001/14/EG<sup>38</sup> reglerade vissa frågor om säkerhetsintyg för järnvägsföretag. Enligt direktiv 2001/14/EG skulle järnvägsföretag innan de startar verksamhet på en medlemsstats territorium även ha ett säkerhetsintyg utfärdat av den behöriga myndigheten i denna medlemsstat. Direktiven delade upp tillstånd för järnvägsföretag i licens och säkerhetsintyg.

Direktiv 2012/34/EU innebar att direktiv 91/440/EEG<sup>39</sup>, direktiv 95/18/EG och direktiv 2001/14/EG slogs samman till en enda rättsakt. I direktiv 2012/34/EU regleras krav på licens i artiklarna 17–25 och innebär att ett järnvägsföretag är berättigat att ansöka om licens i den medlemsstat där företaget är etablerat, dvs. har sitt säte (artikel 17.1). Inget företag ska tillåtas att tillhandahålla sådana järnvägs-transporttjänster som omfattas av direktivets krav, såvida företaget inte har beviljats lämpligt tillstånd (artikel 17.4). Järnvägsföretaget ska kunna visa att företaget uppfyller krav i artikel 19–22, avseende gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkesmässig kompetens och täckning för civilrättsligt ansvar (försäkring eller andra garantier) (artikel 18).

### *Nuvarande ordning*

Enligt järnvägslagen (2004:519) krävs för att utföra järnvägstrafik antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i vissa fall, nationellt trafiksäkerhetstillstånd (3 kap. 1 §). Artiklarna 17–25 om licens i direktiv 2012/34/EU har införlivats genom bestämmelserna i 3 kap. 2 §, 8 kap. 5 och 6 §§ järnvägslagen samt 3 kap. 1–6 c §§ järnvägsförordningen (2004:526).

---

<sup>37</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag.

<sup>38</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

<sup>39</sup> Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.

Den svenska tillståndsprövningen består därmed av två skilda förfaranden – ett för licens och ett för säkerhetsintyg. För att kunna utföra järnvägstrafik måste verksamhetsutövaren ha både licens och säkerhetsintyg. Licensen är giltig inom hela EES och i Schweiz. Detta innebär att en utländsk verksamhetsutövare som innehar licens eller motsvarande tillstånd utfärdad i det land där företaget har sitt säte – och som avser att utföra järnvägstrafik i Sverige – endast behöver ansöka om säkerhetsintyg för att få utföra trafik. En licens är således ett generellt tillstånd att utföra järnvägstrafik och utfärdas efter en kontroll av sökandens lämplighet. Eftersom tillämpningsområdet för direktiv 95/18/EG utökades genom direktiv 2001/13/EG ansågs det lämpligt när järnvägslagen beslutades att alla som avser att utföra järnvägstrafik i Sverige ska ha ett sådant tillstånd. Det infördes dock även ett särskilt nationellt tillstånd som endast gällde i Sverige. Detta särskilda tillstånd ersattes senare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.<sup>40</sup> Det är först när ett företag har beviljats licens eller ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som företaget betraktas som ett järnvägsföretag enligt definitionen i järnvägslagen.

Enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen ska licens beviljas den som

- avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik,
- har hemvist eller säte i Sverige,
- med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, och
- genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.

Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.

I EU-kommissionens genomförandeförordning från 2015<sup>41</sup> med stöd av artikel 17.5 i direktiv 2012/34/EU, anges detaljerna för användningen av ett gemensamt format för licens. Förordningen reglerar även vissa aspekter av förfarandet för utfärdande av tillstånd. Förordningen är direkt tillämplig.

---

<sup>40</sup> prop. 2014/15:120.

<sup>41</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171 av den 4 februari 2015 om vissa aspekter av förfarandet för tillståndsgivning för järnvägsföretag.

### *Föreslagen ordning*

Den definition av ”järnvägsföretag” som anges i direktiv 2012/34/EU tillkom genom ändringsdirektivet 2001/13/EG. Ett järnvägsföretag är: ”ett offentligt eller privat företag vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft. Detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft.”. Direktivets definition av järnvägsföretag är mer begränsad än den definition som används i järnvägssäkerhetsdirektiven (2004/49/EG och nya direktiv (EU) 2016/798). Mer om detta står i avsnitt 8.1.2 om ord och uttryck i lagen.

I järnvägsmarknadslagen föreslås bl.a. att bestämmelserna om licens (2 kap.) endast ska gälla sådana järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. Se vidare i avsnitt 6.2.3 om tillämpningsområde och undantag. Detta innebär att den som bedriver järnvägstrafik som annat än sin huvudsakliga verksamhet inte längre kommer att behöva ha en licens.

Det finns å ena sidan i dag en etablerad ordning enligt järnvägslagen som innebär att alla järnvägsföretag har både licens och säkerhetsintyg eller ett nationellt trafiksäkerhetsstillstånd för att få utföra trafik. Dessa företag står då under tillsynsmyndighetens tillsyn avseende bl.a. ekonomisk lämplighet. Å andra sidan är detta inte ett krav enligt direktivet. Med en öppen europeisk järnvägsmarknad är det också tänkbart att ett järnvägsföretag utan licens från ett annat land inom EES eller Schweiz vill bedriva trafik i Sverige (t.ex. för att företaget ska utföra underhåll av infrastruktur på entreprenad) och företaget behöver då ha licens enligt järnvägslagen för att få utföra trafiken. En licens kan endast beviljas i det land där företaget har sitt säte. Ett sådant företag skulle då antingen behöva ansöka om licens i det land där företaget har sitt säte (om det är möjligt i det landet) eller bilda ett svenskt företag med säte i Sverige och ansöka om licens i Sverige. Syftet med licens bör vara att de järnvägsföretag – som utför gods- eller persontrafik, eller enbart tillhandahåller dragkraft – som konkurrerar med varandra omfattas av ett enhetligt och icke-diskriminerande regelverk. Infrastrukturförvaltare som utför viss trafik för att t.ex. underhålla infrastrukturen eller fordonstillverkare som provkör fordonen har annat huvudsakligt syfte än att bedriva



gods- eller persontrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft. Att kontrollera marknadsvillkoren för järnvägsföretag som inte konkurrerar med andra för att bedriva gods- eller persontrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft, bedöms inte vara nödvändigt. I fråga om försäkring eller likvärdigt arrangemang omhändertas detta i järnvägssäkerhetslagen för de järnvägsföretag som inte har en licens.

Den föreslagna definitionen av ”järnvägsföretag” i järnvägsmarknadslagen innebär också att ett offentligt eller privat företag som endast tillhandahåller dragkraft kan beviljas licens. I järnvägslagen tas inte särskilt upp möjligheten att bevilja licens till ett företag som endast tillhandahåller dragkraft. Det kan inte uteslutas att ett företag skulle vilja endast tillhandahålla dragkraft åt andra som sin affärsverksamhet och eftersom direktivet tillåter detta bör det även tillåtas i den svenska lagstiftningen.

Det nya förslaget innebär att de järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att utföra person- eller godstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft måste ha licens för att få utföra järnvägstrafik. Det är samtidigt inte uteslutet att ett annat järnvägsföretag ansöker om licens, t.ex. för att företaget även bedriver trafik utanför Sverige, i ett land som kräver licens. Lagstiftningen bör inte förhindra detta.

### 11.1.2 Licens för att enbart tillhandahålla dragkraft och anpassning av licenskraven

**Förslag:** Licens ska beviljas den som

- avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft,
- har hemvist eller säte i Sverige,
- med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller att enbart tillhandahålla dragkraft, och
- genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kraven i första stycket får anpassas till den verksamhet som ska bedrivas. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för.

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

#### Skälen för förslaget

##### *Enbart tillhandahålla dragkraft*

Som anges ovan i avsnitt 11.1.1, finns ingen möjlighet enligt järnväglagen att bevilja licens till ett företag som endast tillhandahåller dragkraft. Det kan inte uteslutas att ett företag skulle vilja endast tillhandahålla dragkraft åt andra som sin affärsverksamhet och eftersom direktivet tillåter detta bör även den svenska lagstiftningen tillåta detta. Kraven för att beviljas licens i järnvägsmarknadslagen ska därför avse den som avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft.

##### *Anpassa kraven*

I järnväglagen anges att kraven för att beviljas en licens får anpassas till verksamhetens art och omfattning (3 kap. 2 § andra stycket). Andra stycket tillkom vid ändring av järnväglagen 2015. Det ansågs

rimligt att kraven på t.ex. ekonomisk förmåga och försäkring kan anpassas i förhållande till den verksamhet som den sökande avser att bedriva. Även om det i vissa avseenden redan gällde, ansågs det lämpligt att införa en särskild bestämmelse om detta i järnvägslagen.<sup>42</sup> Bestämmelsen utformades i likhet med bestämmelserna för säkerhetsintyg (3 kap. 3 §) och säkerhetstillstånd (3 kap. 7 §), som också kan anpassas efter verksamhetens art och omfattning.

Enligt bestämmelserna om licens i direktiv 2012/34/EU, ska inget företag tillåtas tillhandahålla järnvägstransporter såvida det inte har beviljats ett ”lämpligt” tillstånd (i den svenska lagen licens) för ifrågavarande slag av tjänster (artikel 17.4). Detta får anses innebära att kraven får anpassas till den verksamhet som sökande avser att bedriva. När nu järnvägslagen delas i fyra olika lagar och marknadsregleringen får en egen lag, finns inte längre behov av att använda uttrycket ”art och omfattning” när det gäller kraven för licenser. I järnvägsmarknadslagen föreslås i stället att kraven kan anpassas till den verksamhet som sökande avser att bedriva. De överväganden som gjordes kring anpassningen i prop. 2014/15:120 är dock fortsatt giltiga.

### 11.1.3 Bemyndiganden

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- licenser,
- tillfälliga licenser, och
- omprövning av licenser.

#### Skälen för förslaget

Bemyndigandena omfattar föreskrifter avseende licenser, omprövning av licenser (i järnvägslagen ”förnyad prövning av licenser”) och tillfälliga licenser. Direktiv 2012/34/EU innehåller i dessa avseenden detaljerade regler som bör genomföras i svensk rätt på lägre föreskriftsnivå än lag. Sådana bestämmelser finns i dag bl.a. i 3 kap. 1–6 c §§ järnvägsförordningen.

<sup>42</sup> prop. 2014/15:120 *Ett gemensamt europeiskt järnvägsområde*, s. 47.

Licensmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) ska också offentliggöra minimikrav på täckning för civilrättsligt ansvar enligt artikel 5.1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171 om tillståndsmyndighetens (licensmyndighetens) offentliggörande av minimikrav på täckning för civilrättsligt ansvar. Transportstyrelsen kan t.ex. göra detta genom att i föreskrifter ange nivåer för försäkringskravet.

## 11.2 Tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen

### 11.2.1 Tillstånd för järnvägsföretag

**Förslag:** För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft, krävs

- ett gemensamt säkerhetsintyg, och
- försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

För de järnvägsföretag som har licens enligt järnvägsmarknadslagen krävs inte försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt järnvägssäkerhetslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt järnvägssäkerhetslagen.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

För att utföra trafik på svenska järnvägsnät krävs enligt 3 kap. 1 § järnvägslagen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller i vissa fall nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Licensen utgör ett generellt tillstånd att utföra trafik och gäller redan i dag inom hela EES och i Schweiz. Säkerhetsintyget är dock specifikt för varje land. Säkerhetsintyget är uppdelat i en generell del (A-del) som prövas i det land

järnvägsföretaget först etablerar sin verksamhet. Den prövningen ska innefatta en bedömning av om järnvägsföretaget har ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller gällande krav. I varje land järnvägsföretaget avser att utföra trafik ska en prövning göras av om järnvägsföretaget uppfyller de särskilda krav som är nödvändiga för att på ett säkert sätt utföra trafik på det landets järnvägsnät (B-del). Det innebär att järnvägsföretaget alltid ska ha ett fullständigt säkerhetsintyg (både A-del och B-del) från det land i vilket företaget först etablerade sin verksamhet, och att sedan B-delen måste sökas på nytt i varje enskilt land där järnvägsföretaget avser att bedriva verksamhet.

Förutom kravet på säkerhetsstyrningssystem ställs krav på materiel, utförande, personal och övriga säkerhetsbestämmelser (3 kap. 3 § 1–2 och 2 kap. 1–5 §§ järnvägslagen) samt försäkringsskydd (3 kap. 3 § 3 järnvägslagen). Kravet på försäkringsskydd innebär att järnvägsföretaget ska visa att det har försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller, kravet ingår i den s.k. B-delen av intyget). Även licensen innehåller krav på försäkringsskydd eller motsvarande.

### *Föreslagen ordning*

EU-kommissionen har, för att minska den administrativa bördan på järnvägsföretagen, sett det som nödvändigt att skapa möjlighet till ett gemensamt säkerhetsintyg. I artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798 redogörs för det gemensamma säkerhetsintyget. Syftet med det gemensamma säkerhetsintyget är att styrka att det berörda järnvägsföretaget har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem och att det är i stånd till säker drift i det avsedda området för verksamheten. Det handlar inte om att, som i direktiv 2004/49/EG, dela upp säkerhetsintyget i en A-del och B-del. Det handlar i stället om ett enda gemensamt säkerhetsintyg. Basen i det gemensamma säkerhetsintyget är säkerhetsstyrningssystemet. Uppfyllandet av nationella regler kommer dock att behöva granskas av de nationella säkerhetsmyndigheterna på samma sätt som för den tidigare B-delen. I denna mening finns en likhet med säkerhetsintyg enligt direktiv 2004/49/EG.

I det gemensamma säkerhetsintyget ingår inte något krav på försäkringsskydd (jfr 3 kap. 3 § 3 järnvägslagen, där krav på försäkringsskydd ingår). Kravet på licens (där krav på försäkringsskydd ingår) kommer i järnvägsmarknadslagen att ställas endast på järnvägsföretag som har som *huvudsaklig* verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. Övriga järnvägsföretag kommer inte längre att behöva licens. Därför finns starka skäl för att införa ett krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för de järnvägsföretag som inte har licens. Det kan inte ha varit ett syfte från EU:s sida att järnvägsföretag i Europeiska unionens järnvägssystem ska vara oförsäkrade. Närmare reglering om krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen. För de järnvägsföretag som har licens återfinns kravet på försäkring eller tillräcklig garanti som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten i järnvägsmarknadslagen.

### 11.2.2 Gemensamt säkerhetsintyg

**Förslag:** Gemensamt säkerhetsintyg prövas och utfärdas av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller, i de fall verksamheten endast ska bedrivas i Sverige, av antingen tillsynsmyndigheten eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva ansökan. Ansökan ska i samtliga fall ges in till one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Ett gemensamt säkerhetsintyg ska beviljas järnvägsföretag som

- har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med järnvägssäkerhetslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,

- uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,

- uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och

– uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett gemensamt säkerhetsintyg, eller under detta tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets synpunkt.

Ett gemensamt säkerhetsintyg är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av järnvägsföretaget.

Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs då det sker en väsentlig förändring vad avser typen av verksamhet eller i vilken omfattning verksamheten ska bedrivas.

Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs om tillståndshavaren vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat.

Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

En innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla en väsentlig förändring som avser typen av verksamhet eller i vilken omfattning verksamheten ska bedrivas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om gemensamt säkerhetsintyg, inklusive förnyelse och uppdatering.

**Bedömning:** Bestämmelser om innehåll i ansökan i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning. Detsamma gäller direktivets bestämmelser om handläggning av och tidsfrister för prövning av ärenden om gemensamt säkerhetsintyg samt om vad ett beslut om gemensamt säkerhetsintyg ska innehålla. Vidare bör bestämmelser i direktivet om att den nationella säkerhetsmyndigheten ska vara byrån behjälplig vid prövning av ansökan om gemensamt säkerhetsintyg, samt bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndighetens underrättelseskyldighet, genomföras i förordning. Bestämmelser om tidsfrister och handläggning utgör verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § regeringsformen och kräver inget särskilt bemyndigande i lagen.

## Skälen för förslaget och bedömningen

### *Ansökan och prövningsinstans*

Bestämmelserna om gemensamt säkerhetsintyg finns i artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798. Det är antingen ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten som utfärdar det gemensamma säkerhetsintyget. Den nationella säkerhetsmyndigheten (dvs. tillsynsmyndigheten) kan som ett alternativ till ERA utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg men bara i de fall området för verksamheten är begränsat till Sverige och sökanden valt den nationella säkerhetsmyndigheten som prövningsinstans. En ansökan om gemensamt säkerhetsintyg ska i bägge fallen ges in via one-stop-shop vid ERA. One-stop-shop vid ERA är ett informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i förordningen (EU) 2016/796. Även om gemensamt säkerhetsintyg kan utfärdas av såväl ERA som den nationella säkerhetsmyndigheten, är det endast den nationella säkerhetsmyndigheten som bedriver tillsyn av gemensamt säkerhetsintyg.

I sin ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska järnvägsföretaget ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och det avsedda området för verksamheten. Ansökan ska åtföljas av dokumenterade bevis för att kraven för säkerhetsintyg är uppfyllda (artikel 10.3 a–b). I artikel 10.3 a anges att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och att det uppfyller kraven i TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och annan relevant lagstiftning för att hålla risker under kontroll och ett säkert tillhandahållande av transporttjänster på nätet. I artikel 10.3 b anges att järnvägsföretaget i förekommande fall uppfyller de krav som anges i tillämpliga nationella regler som anmälts i enlighet med artikel 8. Kraven för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg av den nationella säkerhetsmyndigheten kommer att framgå av järnvägs-säkerhetslagen. Den föreslagna formuleringen i järnvägssäkerhetslagen följer i stort artikel 10.3 a och 10.3 b i direktivet. Bestämmelser om innehåll i ansökan i direktivet bör genomföras i förordning. Bemyndigande att meddela sådana föreskrifter bör införas i järnvägssäkerhetslagen.



### *Handläggning av ärenden om gemensamt säkerhetsintyg*

Det finns enligt direktiv (EU) 2016/798 tidsfrister som ska iakttas av ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten vid utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg. Inom en månad efter det att ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten har mottagit sökandens begäran ska den underrätta sökanden om att ansökningsunderlaget är fullständigt eller begära in ytterligare upplysningar i ärendet (artikel 10.6 och artikel 10.8). ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda det gemensamma säkerhetsintyget eller meddela sökanden om sitt beslut om avslag inom en förutbestämd och rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och eventuella begärda ytterligare upplysningar lämnats in av sökanden (artikel 10.4). Kravet på fyra månader är inte nytt, redan i dag krävs att Transportstyrelsen meddelar beslut om säkerhetsintyg så snart som möjligt, dock senast fyra månader efter det att en fullständig ansökan har getts in. Kravet framgår av 3 kap. 7 § järnvägsförordningen (2004:526). Det blir fråga om en specialreglering i förhållande till de allmänna bestämmelserna om krav på enkel och snabb handläggning av förvaltningsärenden enligt förvaltningslagen (2017:900). Förvaltningslagen är subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning. Enligt 4 § förvaltningslagen ska om en annan lag eller förordning innehåller bestämmelse som avviker från förvaltningslagen, den bestämmelsen i stället tillämpas.

Direktiv (EU) 2016/798 föreskriver vidare att ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska tillämpa de praktiska arrangemang för förfarandet för utfärdande av intyg som ska fastställas i en genomförandeakt (artikel 10.4, artikel 10.8). Bestämmelser om handläggning av och tidsfrister för prövning av ärenden om gemensamt säkerhetsintyg i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning. Bestämmelser om tidsfrister och handläggning utgör s.k. verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § 1 regeringsformen och kräver inget särskilt bemyndigande i lagen. I övrigt tillämpas det generella bemyndigandet rörande gemensamt säkerhetsintyg.

I direktiv (EU) 2016/798 redogörs för att den nationella säkerhetsmyndigheten ska bedöma ansökningsunderlaget i förhållande till samtliga de element som specificeras i artikel 10.3. När ERA är prövningsmyndighet bedömer byrån elementen som anges i

artikel 10.3 a. Byrån ska vidare omedelbart hänskjuta järnvägsföretagets hela ansökningsunderlag till de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten. En sådan berörd nationell säkerhetsmyndighet ska bedöma de element som anges i artikel 10.3 b. Bestämmelser om att den nationella säkerhetsmyndigheten ska vara byrån behjälplig vid prövning av ansökan om gemensamt säkerhetsintyg bör genomföras i förordning.

Som en del av bedömningarna vid ansökan om gemensamt säkerhetsintyg ska ERA eller de nationella säkerhetsmyndigheterna enligt direktiv (EU) 2016/798 få tillstånd att göra besök och inspektioner hos järnvägsföretaget och revisioner, och får begära in ytterligare uppgifter. Byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska samordna organisationen av sådana besök, revisioner och inspektioner (artikel 10.5 andra stycket, artikel 10.8). Den nationella säkerhetsmyndighetens befogenheter kommer att framgå av kapitel 4 (Tillsyn) i järnvägssäkerhetslagen.

För att detta system som bygger på samarbete ska fungera krävs mer detaljerad och handfast reglering än den som återfinns i direktiv (EU) 2016/798 och i förordningen (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå. Sådan reglering ska dels uppnås genom att respektive nationell säkerhetsmyndighet sluter avtal med ERA om samarbetet (artikel 76 i förordningen (EU) 2016/796), dels genom att EU-kommissionen beslutar genomförandeakter om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg (artikel 10.10 i direktiv (EU) 2016/798). Samarbetsavtalen ska innehålla en beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten och fastställa tidsfristerna för uppnåendet av de förväntade resultaten samt avgöra hur de avgifter de sökande betalar ska fördelas mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna (artikel 11.1). Genomförandeakten om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg behandlas i avsnitt 11.2.3.

*När ERA och nationell säkerhetsmyndighet gör olika bedömningar av en ansökan*

Det faktum att gemensamt säkerhetsintyg genom den nya järnvägssäkerhetslagen inte längre enbart ska utfärdas av de nationella säker-

hetsmyndigheterna utan även av ERA gör att inte endast förhållandet mellan sökanden och prövningsmyndigheten måste regleras utan även förhållandet mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna som ska samarbeta i prövningsförfarandet. Det kan förekomma att ERA och en nationell säkerhetsmyndighet gör olika bedömningar av det underlag som bifogats ansökan när det gäller om kraven för gemensamt säkerhetsintyg är uppfyllda eller inte. Enligt artikel 10.7 i direktiv (EU) 2016/798 ska ERA i de fall den nationella säkerhetsmyndigheten efter hänskjutande av prövningsunderlag enligt artikel 10.5 b i direktivet gjort en annan och negativ bedömning av underlaget än ERA underrätta berörd nationell säkerhetsmyndighet om denna meningsskiljaktighet. ERA ska i underrättelsen motivera sin syn på saken. Enligt direktivet ska ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten därvid samarbeta i syfte att kunna enas om en bedömning som båda parter kan godta. Om ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten begär det ska även sökanden delta i detta samarbete. Om ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten inom en månad från ERA:s underrättelse inte kan enas om en bedömning som båda parter kan godta ska ERA fatta sitt slutgiltiga beslut. Detta gäller dock inte om den nationella säkerhetsmyndigheten hänskjutit frågan för medling till den överklagandenämnd som inrättats i enlighet med artikel 55 i förordningen (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter det att begäran från den nationella säkerhetsmyndigheten inkom besluta om ERA:s förslag till beslut ska bekräftas eller inte. När överklagandenämnden instämmer med ERA:s bedömning ska ERA därefter utan dröjsmål fatta sitt beslut. Om däremot överklagandenämnden instämmer med den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning av ansökan, ska ERA utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg med ett område för verksamheten som inte omfattar de omtvistade delarna av järnvägsnätet.

När det i stället är ERA som anser att kraven för gemensamt säkerhetsintyg inte är uppfyllda och den nationella säkerhetsmyndigheten gör bedömningen att kraven är uppfyllda, ska samma procedur som beskrivits ovan följas fram till hänskjutande till överklagandenämnden. Något sådant hänskjutande blir inte aktuellt i dessa fall utan efter eventuellt resultatlösa försök att enas mellan ERA och nationell säkerhetsmyndighet avgörs frågan slutgiltigt av ERA på egen hand. Av direktivet framgår att ERA ska ta fullt ansvar

för de gemensamma säkerhetsintyg som ERA utfärdar och den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för de gemensamma säkerhetsintyg som den utfärdar.

### *Beslutet om gemensamt säkerhetsintyg*

Ett gemensamt säkerhetsintyg ska enligt direktiv (EU) 2016/798 ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget och området för verksamheten. Ett gemensamt säkerhetsintyg får också omfatta sidospår som ägs av järnvägsföretaget om de ingår i dess säkerhetsstyrningssystem (artikel 10.11). Direktivets bestämmelser om vad ett beslut om gemensamt säkerhetsintyg ska innehålla bör genomföras i förordning. Bemyndigande att meddela sådana föreskrifter bör införas i järnvägssäkerhetslagen. När det gäller säkerhetsintyg som omfattar sidospår torde det inte bli aktuellt att genomföra den bestämmelsen särskilt. Om sidospåren ingår i Europeiska unionens järnvägssystem kan de ingå i det område för verksamhet som anges i det gemensamma säkerhetsintyget. Om sidospåren finns utanför Europeiska unionens järnvägssystem är det upp till medlemsstaten att avgöra hur regleringen ska ske. Det är oklart vad som åsyftas i direktivet.

I likhet med vad som gäller i dag enligt 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen bör det finnas en möjlighet att förena ett gemensamt säkerhetsintyg med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

I avsnitt 20.2 redogörs för bestämmelser om omprövning av beslut om gemensamt säkerhetsintyg (jfr artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798).

### *Giltighetstid och förnyelse av gemensamt säkerhetsintyg*

I direktiv (EU) 2016/798 anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år (artikel 10.13). När giltighetstiden har löpt ut upphör det gemensamma säkerhetsintyget att gälla. Ansökan om förnyelse behöver därför ske i god tid innan det befintliga gemensamma säkerhetsintyget upphör att gälla. Närmare reglering om förnyelse av gemensamt säkerhetsintyg kan lämpligen föras in i föreskrifter som

meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen. Eftersom förnyelse av gemensamt säkerhetsintyg även regleras i genomförandeakten om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg, torde utrymmet för föreskrifter vara begränsat.

#### *Uppdatering av gemensamt säkerhetsintyg vid väsentlig förändring*

I direktiv (EU) 2016/798 anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras vid väsentliga ändringar. Liknande bestämmelser finns i artikel 10.5 i direktiv 2004/49/EG och i järnvägslagen (3 kap. 9 §). Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligt (artikel 10.13). Med verksamhetens typ avses i detta sammanhang typ av verksamhet, dvs. persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster. Med omfattning av verksamhet avses omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn. Närmare reglering om uppdatering av gemensamt säkerhetsintyg vid väsentlig förändring kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen. Eftersom sådan uppdatering även regleras i genomförandeakten om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg, torde utrymmet för föreskrifter vara begränsat.

#### *Uppdatering av gemensamt säkerhetsintyg vid utvidgning av området för verksamheten*

Av direktiv (EU) 2016/798 framgår att uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs om en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat. I så fall ska järnvägsföretaget komplettera ansökningsunderlaget med relevanta handlingar för det ytterligare området för verksamheten. Om järnvägsföretaget vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige är det den nationella säkerhetsmyndigheten som kan utfärda ett uppdaterat

gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten (artikel 10.14 andra stycket). Närmare reglering om uppdatering av gemensamt säkerhetsintyg vid utvidgning av område för verksamheten kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen. Eftersom sådan uppdatering även regleras i genomförandeakten om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg, torde utrymmet för föreskrifter vara begränsat.

*Uppdatering av gemensamt säkerhetsintyg med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet*

Av artikel 10.15 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att de nationella säkerhetsmyndigheterna får kräva att gemensamma säkerhetsintyg som de utfärdat ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket. När det gäller gemensamma säkerhetsintyg som ERA har utfärdat, har byrån en möjlighet att av samma skäl kräva att intyget ska revideras. Med anledning av liknande formuleringar i direktiv 2004/49/EG finns i dag regeln i 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen där det anges att tillsynsmyndigheten under tillståndets giltighetstid får ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Möjligheten att uppdatera tillstånd av detta skäl förs över till järnvägssäkerhetslagen. Dock regleras inte byråns möjlighet att uppdatera gemensamma säkerhetsintyg i järnvägssäkerhetslagen.

*Anmälningsskyldighet*

Som redan nämnts ska enligt direktiv (EU) 2016/798 ett gemensamt säkerhetsintyg uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligt (artikel 10.13). Någon anmälningsskyldighet framgår inte uttryckligen av artikeln, men måste förutsättas eftersom det gemensamma säkerhetsintyget ska uppdateras i dessa fall. Om den nationella säkerhetsmyndigheten inte får vetskap om en väsentlig förändring kan inte någon uppdatering av det gemensamma säkerhetsintyget ske. I dag finns regler om anmälningsskyldighet i 3 kap. 9 § tredje stycket

järnvägslagen, denna bestämmelse är dock inte lika specifik som den nu nämnda artikeln när det gäller vilka väsentliga förändringar som avses. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda den nationella säkerhetsmyndigheten att vidta åtgärder.

### *Underrättelse*

I direktiv (EU) 2016/798 finns bestämmelser om att byrån utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor ska underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg. Byrån ska omedelbart underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om förnyelse, ändring eller återkallelse av ett gemensamt säkerhetsintyg. Informationen ska omfatta järnvägsföretagets namn och adress samt det gemensamma säkerhetsintygets utfärdandedag, typ, omfattning, giltighet och område för verksamheten samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet. I fråga om gemensamma säkerhetsintyg som utfärdats av nationella säkerhetsmyndigheter ska den eller de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna lämna samma information till byrån inom samma tidsramar (artikel 10.16). Kravet på underrättelse är inte nytt, en liknande reglering finns i 3 kap. 8–9 §§ järnvägsförordningen (2004:526). Direktivets bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndighetens underrättelseskyldighet bör genomföras i förordning.

### **11.2.3 Praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg**

**Bedömning:** EU-kommissionens har i genomförandeförordning beslutat om s.k. praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg. De praktiska arrangemangen som bland annat innehåller bestämmelser om en ny förberedande prövningsfas, ”förhandshantering” (eng. pre-engagement), som inte regleras i direktiv (EU) 2016/798, bedöms få stor betydelse för processen för att utfärda gemensamt säkerhetsintyg.

## Skälen för bedömningen

För att processen för att utfärda gemensamt säkerhetsintyg ska bli så enhetlig som möjligt i de olika länderna och hos ERA ska EU-kommissionen enligt artikel 10.10 i direktiv (EU) 2016/798 anta genomförandeakter som i detalj reglerar processen för utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg och kompletterar bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/798. En sådan direkt tillämplig rättsakt som riktar sig till de sökande, ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna är nu beslutad (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 av den 9 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 653/2007).

Förordningen innehåller inledningsvis allmänna bestämmelser om syfte och tillämpningsområde, definitioner och grundläggande skyldigheter för de olika aktörerna; byrån, de nationella säkerhetsmyndigheterna och den sökande. Det anges exempelvis vilka uppgifter som sökanden ska tillhandahålla vid ansökan om ett nytt gemensamt säkerhetsintyg eller vid ansökan om uppdatering eller förnyelse av ett gemensamt säkerhetsintyg (bilaga I). Sökandens val av certifieringsorgan för säkerhetsintyg (dvs. ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten) ska vara bindande till dess att säkerhetsbedömningsprocessen har slutförts eller avbrutits. I de praktiska arrangemangen redogörs för vad som gäller om den sökande begär s.k. förhandshantering (eng. pre-engagement) innan ansökan ges in. Det finns bestämmelser om vilket språk som ska användas såväl när det gäller ansökan som ERA:s beslut, samt en närmare beskrivning av förfarandets skeden och tidsramar. I en bilaga (bilaga II) beskrivs säkerhetsbedömningsprocessen som ska tillämpas av certifieringsorganet för säkerhetsintyg och de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten. One-stop-shop vid ERA har en central roll när det gäller informationshanteringen. Certifieringsorganet, de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av det avsedda området för verksamheten och den sökande ska kommunicera genom one-stop-shop vid ERA kring de brister (eng. issues) som avses i artikel 12 i de praktiska arrangemangen. Även annan information kring ansökan ska



lämnas till sökanden via one-stop-shop vid ERA. Artikel 12 handlar om kategorisering av brister vid bedömning av ansökan. Bristerna är uppdelade i fyra kategorier beroende på hur allvarliga de är, enligt följande.

Typ 1: Brister som kräver ett svar från den sökande för att det ska gå att förstå ansökan.

Typ 2: Brister som kan leda till ändringar i ansökan eller kräva mindre åtgärder från den sökande; den sökande ska bestämma vilken åtgärd som ska vidtas men den får inte medföra något hinder för utfärdandet av det gemensamma säkerhetsintyget.

Typ 3: Brister som kräver att den sökande vidtar en särskild åtgärd, vilken kan vänta tills efter utfärdandet av det gemensamma säkerhetsintyget. Den sökande ska föreslå vilken åtgärd som ska vidtas för att avhjälpa bristen och den part som konstaterade bristen ska acceptera den.

Typ 4: Brister som kräver att den sökande ändrar sin ansökan eller vidtar någon särskild åtgärd. Det gemensamma säkerhetsintyget får inte beviljas såvida inte bristen är avhjälpd eller begränsningar eller villkor för användning som leder till att bristen avhjälpas anges i det gemensamma säkerhetsintyget. Den sökande ska föreslå vilken åtgärd som ska vidtas för att avhjälpa bristen och den part som konstaterade bristen ska acceptera den.

Det finns även bestämmelser om besök, inspektioner och revisioner hos den sökande i enlighet med artikel 10.5 eller 10.8 i direktivet. Det organ som ansvarar för att genomföra besöket, inspektionen eller revisionen ska utarbeta en rapport i vilken man anger vilka brister som har konstaterats under bedömningens gång, om dessa brister är avhjälpda samt på vilket sätt detta styrks utifrån den bevisning som framkom under besöket, inspektionen eller revisionen. Det finns även en reglering om samordning mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna när det gäller säkerhetsbedömningen. När det gäller den personal som arbetar med bedömningarna ställs krav på viss kompetens, det finns även krav på att ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska inrätta kompetensstyrningssystem. När det gäller omprövning inom ramen för artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798 anges hur en sådan omprövning ska ske i praktiken.

Avslutningsvis finns övergångsbestämmelser till genomförandeförordningen. Den nya förordningen är, med vissa undantag, tänkt att börja gälla den 16 juni 2019.

#### 11.2.4 Tillstånd för infrastrukturförvaltare

**Förslag:** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett säkerhetstillstånd.

**Bedömning:** För de infrastrukturförvaltare som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen bör det skapas en ny tillståndsform när det gäller att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen: nationellt infrastrukturillstånd. Nationellt infrastrukturillstånd bör regleras i lagen om nationella järnvägssystem.

#### Skälen för förslaget och bedömningen

Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetstillstånd från den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsinfrastrukturen är belägen (artikel 12.1 första stycket). Det är den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som avses. Säkerhetstillstånd är inte någon ny tillståndsform i förhållande till direktiv 2004/49/EG, där det regleras i artikel 11. Säkerhetstillstånd regleras i dag i järnvägslagens 3 kap. För överväganden vid införandet, se prop. 2003/04:123 s. 96–98 och s. 181–182 samt prop. 2006/07:45 s. 39–42. och s. 113.

För att kunna skilja mellan de infrastrukturförvaltare som omfattas av EU-reglering och de som inte omfattas, ska krav på säkerhetstillstånd framöver endast gälla för infrastrukturförvaltare i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, dvs. det järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen. För infrastrukturförvaltare som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen, utan av lagen om nationella järnvägssystem, skapas en ny tillståndsform: nationellt infrastrukturillstånd, se avsnitt 11.3.2.

Utfärdandet av säkerhetstillstånd kommer i likhet med i dag enligt järnvägslagen att vara förbehållet den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten). Även om den EU-harmoniserade

regleringen av säkerhetstillstånd har ökat de senaste åren, framför allt när det gäller krav på säkerhetsstyrningssystem, är regleringen ändå fortfarande huvudsakligen nationell.

### 11.2.5 Säkerhetstillstånd

**Förslag:** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett säkerhetstillstånd.

Ett säkerhetstillstånd ska beviljas infrastrukturförvaltare som

- har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med järnvägssäkerhetslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen,

- uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er,

- uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv,

- uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798, och

- har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att den meddelar ett säkerhetstillstånd, eller under detta tillstånds giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Ett säkerhetstillstånd är giltigt i högst fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren.

Uppdatering av ett säkerhetstillstånd krävs då det sker en väsentlig förändring i något eller några av delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett säkerhetstillstånd med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

En innehavare av ett säkerhetstillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla en väsentlig förändring som avser

något eller några av delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Anmälan krävs även vid väsentlig förändring i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om säkerhetstillstånd, inklusive förnyelse och uppdatering av säkerhetstillstånd.

**Bedömning:** Bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndighetens samarbete med andra nationella säkerhetsmyndigheter i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning. Detsamma gäller direktivets bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndighetens underrättelseskyldighet. Bestämmelser om tidsfrister och handläggning utgör verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § 1 regeringsformen och kräver inget särskilt be- myndigande i lagen.

## Skälen för förslaget och bedömningen

### *Ansökan och prövningsinstans*

Bestämmelserna om säkerhetstillstånd finns i artikel 12 i direktiv (EU) 2016/798. Det är den nationella säkerhetsmyndigheten (dvs. tillsynsmyndigheten) som utfärdar säkerhetstillstånd.

Kraven för att beviljas säkerhetstillstånd kommer att framgå av järnvägssäkerhetslagen. Förutom när det gäller infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem är förutsättningarna för att beviljas säkerhetstillstånd enligt direktiv (EU) 2016/798 inte harmoniserade på unionsnivå på samma sätt som för gemensamt säkerhetsintyg där kraven finns i artikel 10.3 a och b. Det finns dock andra EU-rättsakter, t.ex. gemensamma säkerhetsmetoder, som gäller för infrastrukturförvaltare. Vidare kommer uppfyllande av krav som ställs i nuvarande järnvägslag (krav på materiel och personal i 2 kap. 1, 3 och 4 §§) även framöver att ingå i förutsättningarna för en säker verksamhet. Det förefaller således lämpligt att välja en liknande kravbild för säkerhetstillstånd som för gemensamt säkerhetsintyg, dvs. att ett säkerhetstillstånd ska beviljas infrastrukturförvaltare som har

inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med järnvägssäkerhetslagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er, uppfyller kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv, och uppfyller kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798.

Ett säkerhetstillstånd innebär enligt direktiv (EU) 2016/798 att infrastrukturförvaltaren har inrättat förfaranden för att säkerställa säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift av järnvägsinfrastrukturen, inklusive i tillämpliga fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering (artikel 12.1 andra stycket). Såsom redogjorts i avsnitt 9.1.3 bör särskilda krav när det gäller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem (bl.a. artikel 12.1 andra stycket) genomföras i förordning.

Förutom de nu sagda kraven för att beviljas säkerhetstillstånd föreslås i järnvägssäkerhetslagen ett krav på att den sökande ska ha ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. I dag ställs krav på ekonomisk förmåga för att beviljas säkerhetstillstånd i järnvägslagen (3 kap. 8 §). Det behöver även framöver kunna krävas en ekonomisk bas för att kunna klara av uppgiften som infrastrukturförvaltare. För att tydliggöra att det här inte är fråga om samma kravbild som gäller för att beviljas licens bör dock inte begreppet ekonomisk förmåga användas längre. Vidare kan Sverige, mot bakgrund av den allt mer omfattande EU-regleringen på området, inte längre ställa krav på lämplighet i fråga om yrkeskunnande och gott anseende (jfr 3 kap. 8 § järnvägslagen). Behovet av krav på lämplighet i fråga om yrkeskunnande och gott anseende torde kunna tillgodoses inom ramen för med säkerhetstillstånd sammanhängande EU-reglering.

### *Handläggning av ärenden om säkerhetstillstånd*

I direktiv (EU) 2016/768 finns bestämmelser om att den nationella säkerhetsmyndigheten ska förklara kraven för säkerhetstillstånden och vilka handlingar som krävs, om lämpligt i form av en vägledning om hur en ansökan ska göras (artikel 12.1 tredje stycket). Närmare

reglering om på vilket sätt denna information om säkerhetstillstånd ska ges, kan lämpligen föras in i förordning.

Det finns enligt direktiv (EU) 2016/798 tidsfrister som ska iakttas av den nationella säkerhetsmyndigheten vid utfärdande av säkerhetstillstånd. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska fatta ett beslut om en ansökan om säkerhetstillstånd utan dröjsmål och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och alla begärda kompletterande uppgifter har lämnats in av sökanden (artikel 12.3). Kravet är inte nytt, redan i dag krävs att Transportstyrelsen meddelar beslut om säkerhetstillstånd så snart som möjligt, dock senast fyra månader efter det att en fullständig ansökan har getts in. Kravet framgår av 3 kap. 7 § järnvägsförordningen (2004:526). Bestämmelser om tidsfrister för prövning av ärenden om säkerhetstillstånd i direktiv (EU) 2016/798 bör genomföras i förordning. Sådana bestämmelser utgör verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § 1 regeringsformen och regeringen har därmed rätt att meddela sådana föreskrifter utan särskilt bemyndigande. I övrigt tillämpas det allmänna bemyndigandet att meddela föreskrifter rörande säkerhetstillstånd.

I likhet med vad som gäller i dag enligt 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen bör det finnas en möjlighet att förena ett säkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

I direktiv (EU) 2016/798 finns en bestämmelse som anger att de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta i syfte att utfärda säkerhetstillstånden när det gäller gränsöverskridande infrastruktur (artikel 12.5). Bestämmelsen om samarbete bör genomföras i förordning.

### *Giltighetstid och förnyelse av säkerhetstillstånd*

I dag sker hanteringen av tillstånden hos tillsynsmyndigheten på olika sätt när det gäller säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd. Säkerhetsintygen har beviljats med en giltighetstid om fem år, medan säkerhetstillstånden har omprövats vart femte år utan automatisk ogiltighet efter fem år.

Gemensamma säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd bör hanteras på samma sätt när det gäller giltighetstid och förnyelse. I artikel

10.13 i direktiv (EU) 2016/798 anges att ett gemensamt säkerhetsintyg ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. I artikel 12.2 i direktivet anges att ett säkerhetstillstånd ska vara giltigt i fem år och får förnyas efter ansökan av infrastrukturförvaltaren. Även om formuleringen av giltighetstiden inte är exakt likadan i de båda artiklarna bör det för båda tillståndsformerna vara fråga om en begränsad giltighetstid om högst fem år. När giltighetstiden har löpt ut upphör säkerhetstillståndet alltså att gälla. Ansökan om förnyelse behöver därför ske i god tid innan det befintliga säkerhetstillståndet upphör att gälla. Närmare reglering om förnyelse av säkerhetstillstånd kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

#### *Uppdatering av säkerhetstillstånd vid väsentlig förändring*

I direktiv (EU) 2016/798 anges att ett säkerhetstillstånd ska revideras vid väsentliga förändringar. Liknande bestämmelser finns i artikel 11.2 i direktiv 2004/49/EG och i järnvägslagen (3 kap. 9 §). Enligt direktiv (EU) 2016/798 ska ett säkerhetstillstånd revideras (dvs. uppdateras) närhelst väsentliga förändringar görs i delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem (artikel 12.2 första stycket). Närmare reglering om uppdatering av säkerhetstillstånd vid väsentlig förändring kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till järnvägssäkerhetslagen.

#### *Uppdatering av säkerhetstillstånd med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet*

Av artikel 12.2 andra stycket i direktiv (EU) 2016/798 framgår att de nationella säkerhetsmyndigheterna får kräva att säkerhetstillstånd som de utfärdat ska revideras till följd av omfattande ändringar i säkerhetsregelverket. Med anledning av liknande formuleringar i direktiv 2004/49/EG finns i dag regeln i 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen där det anges att tillsynsmyndigheten under tillståndets giltighetstid får ompröva tillståndet eller villkor i det med

anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägs-säkerhet. Möjligheten att uppdatera tillstånd av detta skäl förs över till järnvägssäkerhetslagen.

### *Anmälningsskyldighet*

Den artikel i direktiv (EU) 2016/798 som är aktuell när det gäller anmälningsskyldighet är artikel 12.2 första stycket. Det handlar om samma artikel som då uppdatering av säkerhetstillstånd krävs. I dag finns regler om anmälningsskyldighet i 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen, denna bestämmelse är dock inte lika specifik som den nu nämnda artikeln när det gäller vilka väsentliga förändringar som avses. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda den nationella säkerhetsmyndigheten att vidta åtgärder.

### *Underrättelse*

I direktiv (EU) 2016/798 finns bestämmelser om att den nationella säkerhetsmyndigheten utan dröjsmål och i alla händelser inom två veckor ska underrätta ERA om utfärdande, förnyelse, ändring eller återkallelse av ett säkerhetstillstånd. Informationen ska omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress, samt utfärdandedag, omfattning och giltighetstid för säkerhetstillståndet, samt, vid återkallelse, en motivering av beslutet (artikel 12.4). Kravet på underrättelse är inte nytt, en liknande reglering finns i järnvägsförordningen (3 kap. 11 §). Dock skärps kravet på underrättelse (inom två veckor) i förhållande till regleringen i järnvägsförordningen (inom en månad). Direktivets bestämmelser om den nationella säkerhetsmyndighetens underrättelseskyldighet bör genomföras i förordning.

## **11.2.6 Väsentlig förändring/ändring i direktiv (EU) 2016/798 respektive förordning (EU) nr 402/2013**

Inom EU-rätten förekommer ett begrepp som liknar det begrepp ”väsentlig förändring” som redogjorts för i avsnitt 11.2.2 och 11.2.5.



Därför finns ett behov att förklara skillnaderna, vilket görs i detta avsnitt. Det handlar om begreppet ”väsentlig ändring” (eng. significant changes), som används i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009.

Väsentlig förändring avseende ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd ska inte sammanblandas med väsentliga ändringar som beskrivs i förordning (EU) nr 402/2013. I de engelska språkversionerna av direktiv (EU) 2016/798 och förordning (EU) nr 402/2013 talas om ”substantial changes” respektive ”significant changes”. Det kan givetvis tyckas olyckligt att samma svenska begrepp ”väsentlig förändring”/”väsentlig ändring” använts och att begreppets innebörd beror på om det är direktiv (EU) 2016/798 eller förordning (EU) nr 402/2013 som tillämpats. Vidare kan en och samma företeelse/ändring utgöra såväl en väsentlig förändring vad avser det gemensamma säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet som en väsentlig ändring enligt förordning (EU) nr 402/2013. Det handlar dock om bedömningar utifrån två olika regelverk.

## 11.3 Tillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem

### 11.3.1 Järnvägsföretag och nationellt trafiksäkerhetstillstånd

**Förslag:** För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft, krävs antingen

- ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten enligt järnvägs-säkerhetslagen, eller

- ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

För de järnvägsföretag som har licens enligt järnvägsmarknadslagen krävs inte försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt lagen om nationella järnvägssystem.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd ska endast beviljas den som

- har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz,

- uppfyller kraven i lagen om nationella järnvägssystem och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
- genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten.

Kravet på att följa lagen om nationella järnvägssystem och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och kravet på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd meddelas, eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Uppdatering av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

En innehavare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla väsentliga förändringar av verksamheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- nationellt trafiksäkerhetstillstånd,
- väsentlig förändring av verksamheten,
- uppdatering av nationellt trafiksäkerhetstillstånd, och
- förutsättningar för att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft, med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkringsskydd enligt järnvägssäkerhetslagen eller järnvägsmarknadslagen.

## Skälen för förslaget

För att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft på den järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem krävs ett gemensamt

säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För de järnvägsföretag som har licens enligt järnvägsmarknadslagen krävs inte sådan försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt järnvägssäkerhetslagen. Anledningen till detta är att kravet på försäkring eller tillräcklig garanti som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten redan ställs i järnvägsmarknadslagen som ett villkor för att kunna få licens. Som ett alternativ till de nu nämnda lösningarna kan ett järnvägsföretag tillåtas att tillhandahålla dragkraft eller utföra järnvägstrafik med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Tillståndsformen nationellt trafiksäkerhetstillstånd är inte ny, utan infördes år 2015 genom en bestämmelse i 3 kap. 4 § järnvägslagen. Övervägandena vid införandet av bestämmelsen framgår av prop. 2014/15:120 s. 43 f och s. 128. Transportstyrelsen gavs bemyndigande att meddela föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd och har även meddelat sådana föreskrifter med krav på innehåll i säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser (TSFS 2015:33).

Eftersom lagen om nationella järnvägssystem gäller järnvägssystem som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen eller järnvägstekniklagen, finns inte behov av att på samma sätt som i 3 kap. 4 § första stycket järnvägslagen närmare ange för vilken trafik och vilken infrastruktur som tillståndet gäller. När det gäller 3 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen, som handlar om vem som kan beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd, föreslås att formuleringarna förs över till lagen om nationella järnvägssystem. För att beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs således att den sökande har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav och genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Det kan diskuteras, vilket även skedde vid införandet av 3 kap. 4 § järnvägslagen, om det borde ställas ett krav på säte eller hemvist i Sverige. Med stöd av EU-fördragets allmänna principer om den fria rörligheten av tjänster bör det dock inte uppställas ett sådant hemvistkrav om det inte bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl. Visserligen kan möjligheten att bedriva säkerhetsrelaterad tillsyn försvåras om den som innehar tillståndet

inte är etablerad i landet. Det bedöms dock inte omöjligt. Tillsynsmyndigheten har också möjligheten att återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte sköter kontakten med tillsynsmyndigheten och uppfyller myndighetens krav. De grundläggande säkerhetskraven handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal. Det finns en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, förutom när det gäller kravet på hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, anpassa de krav som ställs till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller. Det bör även finnas en möjlighet att, såsom enligt 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen i dag, förena de nationella trafiksäkerhetstillstånden med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Närmare reglering om nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

När det handlar om tillhandahållande av dragkraft och utförande av järnvägstrafik med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkringsskydd, kan det finnas behov av ytterligare reglering i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem. Även om tillståndshavare i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem rimligen borde uppfylla kraven för tillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem, behöver det finnas ett utrymme för föreskrifter om det skulle visa sig nödvändigt med särskilda regler, t.ex. för vissa fristående nät. I föreskrifter kan således anges vilka förutsättningar som gäller för att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft, med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkringsskydd enligt järnvägs-säkerhetslagen eller järnvägsmarknadslagen.

### *Uppdatering*

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd har enligt lagen om nationella järnvägssystem ingen bestämd giltighetstid varefter förnyelse av tillståndet krävs. I stället ska tillståndet uppdateras när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. I dag används begreppet ”omprövning av tillstånd” i 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen i samband med att en verksamhet ska genomgå en väsentlig förändring.

För att använda samma terminologi som i direktiv (EU) 2016/798, används i lagen om nationella järnvägssystem begreppet ”uppdatering av tillstånd”.

I 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen anges i dag att tillsynsmyndigheten under tillståndets giltighetstid får ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet. En sådan möjlighet bör även föras in i lagen om nationella järnvägssystem, men då kallas ”uppdatering”.

Närmare reglering om vad som utgör väsentlig förändring av verksamheten och om uppdatering av nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

### *Anmälningsskyldighet*

I dag finns regler om anmälningsskyldighet i 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen. En sådan bestämmelse förs även in i lagen om nationella järnvägssystem när det gäller nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder. Vad som ska anmälas blir dock beroende av vad som anges härom i de föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

### 11.3.2 Infrastrukturförvaltare och nationellt infrastruktur tillstånd

**Förslag:** För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett nationellt infrastruktur tillstånd.

Nationellt infrastruktur tillstånd ska endast beviljas den som

- har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz,
- uppfyller kraven i lagen om nationella järnvägssystem och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, och
- har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

Kravet på att följa lagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen och kravet på ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillsynsmyndigheten får i samband med att ett nationellt infrastruktur tillstånd meddelas, eller under tillståndets giltighetstid, förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets synpunkt.

Uppdatering av ett nationellt infrastruktur tillstånd krävs när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring.

Tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av ett nationellt infrastruktur tillstånd med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

En innehavare av ett nationellt infrastruktur tillstånd är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla väsentliga förändringar av verksamheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- nationellt infrastruktur tillstånd,
- väsentlig förändring av verksamheten, och
- uppdatering av nationellt infrastruktur tillstånd.

## Skälen för förslaget

En ny tillståndsform för de infrastrukturförvaltare som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen föreslås i lagen om nationella järnvägssystem. Dessa infrastrukturförvaltare omfattas inte av EU-reglering. För att förvalta järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem och driva anläggningar som hör till denna infrastruktur kommer framöver att krävas ett nationellt infrastrukturillstånd i stället för ett säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen.

Kraven för att beviljas nationellt infrastrukturillstånd liknar kraven för nationellt trafiksäkerhetstillstånd, se avsnitt 11.3.1. Men, i stället för att ställa krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för att täcka skadeståndsskyldighet, föreslås endast krav på att den sökande ska visa att denne har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. För att beviljas ett nationellt infrastrukturillstånd krävs således att den sökande har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav och har ekonomiska förutsättningar att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Det kan diskuteras, vilket även skedde vid införandet av 3 kap. 4 § järnvägslagen om nationellt trafiksäkerhetstillstånd (se prop. 2014/15:120 s. 43 f och s. 128) om det borde ställas ett krav på säte eller hemvist i Sverige. Med stöd av EU-fördragets allmänna principer om den fria rörligheten av tjänster bör det dock inte uppställas ett sådant hemvistkrav om det inte bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl. Visserligen kan möjligheten att bedriva säkerhetsrelaterad tillsyn försvåras om den som innehar tillståndet inte är etablerad i landet. Det bedöms dock inte omöjligt. Tillsynsmyndigheten har också möjligheten att återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte sköter kontakten med tillsynsmyndigheten och uppfyller myndighetens krav. De grundläggande säkerhetskraven handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal. Det finns en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, förutom när det gäller kravet på hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, anpassa de krav som ställs till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller. Det bör även finnas en möjlighet att, såsom enligt 3

kap. 9 § första stycket järnvägslagen i dag, förena de nationella infrastruktur tillstånden med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Närmare reglering om nationellt infrastruktur tillstånd kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

### *Uppdatering*

Ett nationellt infrastruktur tillstånd har enligt lagen om nationella järnvägssystem ingen bestämd giltighetstid varefter förnyelse av tillståndet krävs. I stället ska tillståndet uppdateras när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. I dag används begreppet ”omprövning av tillstånd” i 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen i samband med att en verksamhet ska genomgå en väsentlig förändring. För att använda samma terminologi som i direktiv (EU) 2016/798 och järnvägssäkerhetslagen, används i lagen om nationella järnvägssystem begreppet ”uppdatering av tillstånd”.

I 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen anges i dag att tillsynsmyndigheten under tillståndets giltighetstid får ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet. En sådan möjlighet bör även föras in i lagen om nationella järnvägssystem, men då kallas ”uppdatering”.

Närmare reglering om vad som utgör väsentlig förändring av verksamheten och om uppdatering av nationellt infrastruktur tillstånd kan lämpligen föras in i föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

### *Anmälningsskyldighet*

I dag finns regler om anmälningsskyldighet i 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen. En sådan bestämmelse förs även in i lagen om nationella järnvägssystem när det gäller nationellt infrastruktur tillstånd. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder. Vad som ska anmälas blir dock beroende av vad som anges härom i de föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.



# 12 Delsystem och komponenter

## 12.1 Krav på delsystem och komponenter

### 12.1.1 Järnvägssystemets indelning vid tillämpning av järnvägstekniklagen

**Förslag:** I likhet med vad som gäller enligt järnvägslagen ska vid tillämpning av järnvägstekniklagen och föreskrifter som meddelas i anslutning till lagen järnvägssystemet delas in i delsystem. Regeringen meddelar föreskrifter om vilka dessa delsystem är. Varje delsystem består av komponenter. De komponenter som är avgörande för att driftskompatibilitet ska uppnås inom unionens järnvägssystem utgör driftskompatibilitetskomponenter.

Begreppet driftskompatibilitet definieras som egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls.

#### Skälen för förslaget

Den EU-rättsliga järnvägsregleringen vad gäller teknik, driftskompatibilitet och godkännande av materiel kretsar kring begreppen delsystem och komponenter. För att tydliggöra regleringen och dessa begrepp föreslås en inledande paragraf som upplyser om detta. Av paragrafen bör framgå att järnvägssystemet delas in i delsystem och att delsystemen består av komponenter. De komponenter som är av avgörande betydelse för att driftskompatibilitet ska uppnås inom unionens järnvägssystem kallas driftskompatibilitetskomponenter. Det bör i lagen också införas en definition av begreppet

driftskompatibilitet i enlighet med definition av begreppet i artikel 2.2 i direktiv (EU) 2016/797, dvs. egenskapen hos ett järnvägs-system att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erforderade prestandakrav uppfylls.

I järnvägstekniklagen bör till skillnad från i nuvarande reglering i järnvägslagen (2004:519) inte längre talas om godkännande för ibruktagande av delsystem<sup>43</sup>, även om den terminologin inte fullt ut övergetts i direktiv (EU) 2016/797. I stället är begreppet delsystem centralt för det förfarande som kronologiskt ligger före prövning och godkännande för ibruktagande av fasta installationer respektive utsläppande på marknaden av fordon. I denna inledande del av regleringen uppställs dels de grundläggande kraven på delsystem och driftskompatibilitetskomponenter, dels det s.k. EG-kontrollförfarandet. Att de delsystem som ett fordon eller en fast installation består av har varit föremål för ett EG-kontrollförfarande utgör dock en nödvändig förutsättning för den efterföljande godkännandeprocessen, och i så motto kommer begreppet delsystem in även där.

Av bilaga II till direktiv (EU) 2016/797 framgår vilka de befintliga åtta delsystemen är och hur de i sin tur delas in i strukturella respektive funktionella delsystem. De strukturella delsystemen är (1) Infrastruktur, (2) Energi, (3) Markbaserad trafikstyrning och signalering, (4) Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering samt (5) Rullande materiel. De funktionella delsystemen är (6) Drift och trafikledning, (7) Underhåll samt (8) Telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik. Av bilaga II punkt 2 till direktivet framgår också vad som ingår i varje delsystem. Även om lagen inte föreslås gå ner på den detaljerade nivån att de olika delsystemen anges särskilt (utan detta föreslås ske först på förordningsnivå) kan det här – för att öka åskådligheten och bidra till förståelsen av regleringen – fylla en funktion att översiktligt redogöra för vad som ingår i de olika delsystemen.

Delsystemet Infrastruktur omfattar i huvudsak spår, växlar, plankorsningar, broar, tunnlar samt delar av stationer som t.ex. ingångar, plattformar, tillfartsanordningar och informationssystem. Vidare ingår i delsystemet Infrastruktur hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning samt säkerhets- och skyddsutrustning. Delsystemet Energi omfattar eldistributions-system, inklusive kontaktledningar och den markbaserade delen av

---

<sup>43</sup> Jfr 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

systemet för mätning av förbrukning och laddning av elektricitet. Markbaserad trafikstyrning och signalering avser markbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll av trafiken.

Delsystemet Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering utgörs av all fordonsbaserad utrustning som är nödvändig för att säkerställa säkerhet, styrning och kontroll av tågtrafiken. Drift och trafikledning avser förfaranden och utrustning som möjliggör en sammanhängande drift av de olika strukturella delsystemen, inklusive tågsammansättning och framförande av tåg, trafikplanering och trafikledning. Delsystemet innefattar också de yrkeskvalifikationer som kan krävas för alla typer av järnvägstjänster. Delsystemet Telematikapplikationer består av två delar. För det första applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system för information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering. För det andra applikationer för godstrafiken, bland annat informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reservering, betalnings- och faktureringsystem, anslutningssamordning med andra transportsätt samt utfärdande av elektroniska följedokument. Delsystemet Rullande materiel omfattar, utöver annat, styr- och kontrollsystem för all tågutrustning, strömavtagarsystem, drivsystem och energiomvandlingssystem, fordonsbaserad utrustning för mätning och förbrukning av elektricitet, bromsar, koppel, boggiar och axlar, hjulupphängning, dörrar, ”gränssnitt mellan människa och maskin” (förare, tågpersonal, passagerare inbegripet hjälpmedel för att främja tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet) och säkerhetsanordningar. Delsystemet Underhåll avser förfaranden, utrustning, arbeten och reservdelar som säkerställer möjlighet till avhjälpande och förebyggande underhåll som krävs för att säkerställa driftskompatibiliteten i unionens järnvägssystem och garantera nödvändiga prestanda.

Sammanfattningsvis bör, mot bakgrund av den centrala roll delsystem och komponenter har i den EU-rättsliga tekniska regleringen av järnvägen, i järnvägtekniklagen införas en inledande förklarande bestämmelse som upplyser läsaren om att lagens tekniska krav avser järnvägssystemets delar (delsystemen) och de komponenter som ingår i dessa delsystem i de fall komponenterna är av betydelse för att

uppnå de väsentliga kraven och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

### 12.1.2 Väsentliga krav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er)

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse att varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent ska uppfylla föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (de väsentliga kraven) flyttas över till järnvägstekniklagen. Detsamma gäller bestämmelsen att varje delsystem därutöver ska överensstämma med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er).

Nuvarande bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om väsentliga krav, TSD:er, undantag från TSD:er och övriga villkor för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemet flyttas över till järnvägstekniklagen. Vidare införs ett föreskriftsbemyndigande gällande genomförandeplaner för TSD:er.

### Skälen för förslaget

#### *De väsentliga kraven*

Enligt artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/797 ska i likhet med vad som i dag gäller enligt 2 kap. 8 § första stycket järnvägslagen varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent uppfylla föreskrivna väsentliga krav. Begreppet väsentliga krav definieras i artikel 2 punkt 9 i direktivet genom en hänvisning till direktivets bilaga III. Bilagan är uppdelad i dels allmänna krav, dels särskilda krav för varje delsystem.

Av de allmänna kraven framgår att de väsentliga kraven är (1) säkerhet, (2) tillförlitlighet och tillgänglighet, (3) hälsa, (4) miljöskydd, (5) teknisk kompatibilitet samt (6) tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För varje krav anges också vilka specifika krav som uppställs. För kravet ”säkerhet” framgår t.ex. att det gäller utformning, uppbyggnad, tillverkning, underhåll och övervakning av säkerhetskritiska komponenter som är av betydelse för att tågen ska framföras på ett sätt som garanterar en säkerhetsnivå som motsvarar de mål som uppställts för järnvägsnätet. Kraven gäller bl.a. att kontaktytan hjul-räls ska uppfylla de kriterier för körstabilitet som är nödvändiga för att garantera säker trafik vid högsta tillåtna hastighet. Bromsutrustningen måste också garantera att det är möjligt att stanna inom given bromssträcka vid högsta tillåtna hastighet. De komponenter som används ska under hela sin livslängd kunna motstå både normala och exceptionella påkänningar. Fasta installationer och rullande materiel ska utformas och material för dessa väljas på ett sätt som innebär att uppkomst, spridning och följderna av eld och rök begränsas. Anordningar som ska hanteras av användarna ska vara utformade på ett sådant sätt att de är ofarliga att använda och inte medför någon hälso- eller säkerhetsrisk.

I de särskilda kraven för varje delsystem anges vilka krav som utöver de ovan angivna allmänna kraven ska uppfyllas av respektive delsystem och i vilka avseenden. Som exempel kan nämnas att för delsystemet Infrastruktur gäller beträffande det väsentliga kravet säkerhet att lämpliga åtgärder ska vidtas för att hindra intrång i installationerna. Vidare krävs att åtgärder vidtas för att begränsa den olycksrisk människor utsätts för, särskilt när tåg passerar stationer. För infrastruktur som allmänheten har tillträde till gäller generellt också att de ska utformas och byggas på ett sådant sätt att säkerhetsriskerna för människor begränsas. Särskild hänsyn ska tas till säkerheten i tunnlar och viadukter. För delsystemet Infrastruktur gäller också beträffande det väsentliga kravet tillgänglighet att sådana delsystem måste vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet.

Sammanfattningsvis bör järnvägslagens bestämmelse att varje delsystem och varje däri ingående driftskompatibilitetskomponent ska uppfylla föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (de väsentliga kraven)

flyttas över till järnvägstekniklagen. Nuvarande bemyndigande (2 kap. 25 § 3 järnvägslagen) för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om de väsentliga kraven bör flyttas över till järnvägstekniklagen.

### *Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet*

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) är rättsligt bindande tekniska regelsamlingar för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemets olika delar. TSD:er innehåller också regler om yrkesmässiga kvalifikationer och villkor för hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med drift och underhåll. TSD:erna kan sägas utgöra det centrala instrumentet för att uppnå syftet med direktiv (EU) 2016/797, dvs. att fastställa en optimal nivå av teknisk harmonisering som främjar, förbättrar och utvecklar järnvägstransporterna inom unionen och bidrar till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet som en del av den inre marknaden. Enligt artikel 4.1 ska varje delsystem omfattas av en TSD. Ett delsystem får dock vid behov omfattas av flera TSD:er och en TSD kan omfatta flera delsystem. EU-kommissionen har (artikel 5.1 och 50) getts befogenhet att genom delegerade akter anta TSD:er som utarbetas av Europeiska unionens järnvägsbyrå. För närvarande är samtliga TSD:er antagna i form av direkt tillämpliga förordningar. Direktivet innehåller därutöver detaljerade regler om vad varje TSD ska innehålla, hur TSD:er utarbetas, antas och ses över samt vad som ska gälla när brister i TSD:er uppdagas (artikel 4,5 och 6). Dessa regler riktar sig främst till EU-kommissionen och genomförs därför inte i nationell lagstiftning. I den mån en viss regel riktar sig till medlemsstaterna bör den genomföras i förordning.

Däremot bör järnvägstekniklagen i likhet med dagens reglering enligt 2 kap. 8 § andra stycket järnvägslagen innehålla den grundläggande bestämmelsen att varje delsystem ska överensstämja med föreskrivna TSD:er (artikel 4.2). Vidare bör nuvarande bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om TSD:er, undantag från TSD:er och övriga villkor för konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemet (2

kap. 25 § 4) med viss redaktionell ändring flyttas över till järnvägs- tekniklagen. Det bör också införas ett bemyndigande rörande genomförandeplaner för TSD:er och vad som ska gälla när det finns en sådan. Det förekommer att det i enskilda TSD:er finns bestämmelser om att medlemsstaterna ska anta en genomförandeplan där det anges i vilken takt TSD:n ska införlivas i medlemsstaten. Det förekommer även europeiska genomförandeplaner, jfr t.ex. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/6 om den europeiska genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg (ERTMS). Om finns en svensk eller europeisk genomförandeplan till en viss TSD bör därför föreskrifter få meddelas om var och när TSD:n ska tillämpas.

### 12.1.3 Nationella regler

**Förslag:** Delsystem ska överensstämja med föreskrivna nationella regler. Nationella regler definieras som föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om när nationella regler får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler antas samt om undantag från nationella regler och de förfaranden som då ska tillämpas.

**Bedömning:** Det materiella innehållet i nationella regler avser de väsentliga kraven för vilka det redan finns föreskriftsbemyndigande.

### Skälen för förslaget och bedömningen

Sådana nationella regler som avses i det EU-rättsliga regelverket om driftskompatibilitet regleras i artikel 13 och 14 i direktiv (EU) 2016/797. Som framgår ovan (avsnitt 12.1.1) ska i likhet med vad som gäller enligt nuvarande lagstiftning varje delsystem och varje driftskompatibilitetskomponent som ingår i delsystemet uppfylla föreskrivna väsentliga krav och TSD:er. Bestämmelsen bör nu kompletteras med ett rekvisit som anger att delsystem därutöver ska

överensstämman med föreskrivna nationella regler. Till grund för såväl TSD:er som nationella regler ligger dock de väsentliga kraven. De väsentliga kraven (t.ex. säkerhet, miljöskydd och teknisk kompatibilitet) är dock så allmänt hållna att de behöver förtydligas på mer detaljerad nivå. Därför får kommissionen besluta om TSD:er och medlemsstaterna om nationella regler. Genom såväl TSD:er som nationella regler konkretiseras den kravbild som anses nödvändig för att olika delsystem och i dessa ingående komponenter ska uppfylla de väsentliga kraven på ett sätt som innebär att driftskompatibilitet uppnås på effektivast möjliga sätt. De nationella reglernas funktion är att säkerställa att de väsentliga kraven blir uppfyllda vid design, konstruktion, godkännande och drift av fordon och infrastruktur-anläggningar. Behovet av nationella regler avgörs av om ytterligare reglering än befintlig TSD-reglering bedöms nödvändig för att de väsentliga kraven ska kunna bli uppfyllda på ett kostnadseffektivt och rättssäkert sätt.

När medlemsstaterna har möjlighet att anta nationella regler anges i direktivet. Enligt artikel 13.2 får nationella regler som avser att tillgodose de väsentliga kraven eller, i tillämpliga fall, ”godtagbara nationella sätt att uppfylla kraven” tillämpas i ett antal olika situationer. Det gäller för det första om TSD:erna inte omfattar, eller inte fullt ut omfattar, vissa förhållanden som motsvarar de väsentliga kraven, t.ex. genom s.k. öppna punkter. Det kan också gälla fall då reglerna om undantag från TSD i enskilt fall tillämpats (se nedan avsnitt 12.1.4). Härutöver får nationella regler antas för att säkerställa teknisk kompatibilitet med järnvägsnätet samt för att reglera järnvägsnät och fordon som inte omfattas av någon TSD. Slutligen får nationella regler antas och tillämpas som en brådskande och tillfällig förebyggande åtgärd, t.ex. för att snabbt kunna vidta åtgärder efter en olycka. Det materiella innehållet i de nationella reglerna avser således en specificering av de väsentliga kraven. Föreskriftsbemyndigande att meddela sådana föreskrifter finns redan i nuvarande lagstiftning och bör flyttas över till järnvägstekniklagen (se avsnitt 12.1.2).

Utöver regleringen om i vilka situationer medlemsstaterna har möjlighet att anta och tillämpa nationella regler innehåller direktivet även begränsningar i form av förfaranderegler. Om dessa förfaranderegler inte följts, får den nationella regeln inte tillämpas. Av artikel 14 framgår att en anmälan av en nationell regel ska ske i god



tid innan regeln planeras att antas och i enlighet med de tidsfrister som framgår av artikel 25.1 i förordningen (EU) 2016/796. I anmälan ska utöver ett utkast till regel ingå en motivering till varför regeln behövs. Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) ska därefter utföra en kontroll av utkastet. Om ERA efter kontrollen gör bedömningen att de föreslagna nationella reglerna bidrar till att de väsentliga kraven uppfylls, att de gemensamma säkerhetsmetoderna och föreskrivna TSD:er respekteras samtidigt som de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och reglerna inte heller leder till godtycklig diskriminering eller begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna, ska ERA informera både medlemsstaten och EU-kommissionen om sin positiva bedömning. Om ERA inte informerar medlemsstaten och kommissionen om sin bedömning inom föreskrivna tidsfrister kan den berörda medlemsstaten ändå få anta de nationella reglerna. Om ERA däremot gör en negativ bedömning av utkastet till nationell regel ska ERA informera den berörda medlemsstaten, inleda en dialog och därefter avge ett yttrande. Om medlemsstaten trots detta antar den nationella regeln får EU-kommissionen genom en genomförandeakt anta ett beslut som riktar sig till medlemsstaten med en anmodan att ändra eller upphäva regeln. Vid brådskande och preventiva åtgärder får dock medlemsstaterna anta och omedelbart börja tillämpa en nationell regel med förbehåll för ERA:s bedömning. Att notera är att medlemsstaterna på egen hand får besluta att inte anmäla regler och begränsningar av ”strikt lokal karaktär”. Reglerna ska då i stället anges i eller hänvisas till i det nationella infrastrukturregistret. Vad som utgör regler av strikt lokal karaktär framgår inte av direktivet. Den tolkning som ligger närmast till hands innebär att det är fråga om regler hänförs till fasta installationer, dvs. markbaserade delsystem.

För att det allmängiltiga begreppet nationella regler ska förstås bör en legaldefinition av begreppet föras in i lagen. Nationella regler ska definieras som föreskrifter som har antagits för att uppfylla de väsentliga kraven i enlighet med av regeringen särskilt föreskrivet förfarande. Det betyder att bestämmelserna i direktivet om när och hur nationella regler får antas genomförs på förordningsnivå. Direktivets bestämmelser om nationella regler avser nät och fordon inom unionens järnvägssystem (jfr bilaga I till direktiv (EU) 2016/797). Om regler uppställs för delsystem utanför den svenska delen av unionens järnvägssystem eller från nät som undantagits från

järnvägstekniklagens tillämpning med stöd av direktivet, är det inte fråga om sådana nationella regler som här avses. Däremot kan då i stället notifiering enligt de allmänna reglerna i direktiv (EU) 2015/1535 om anmälan av tekniska föreskrifter aktualiseras.

Sammanfattningsvis bör i järnvägstekniklagen införas en bestämmelse som innebär att delsystem, utöver föreskriva väsentliga krav och TSD:er, ska överensstämma med föreskrivna nationella regler. Direktivets bestämmelser om när och hur nationella regler får antas genomförs på lägre föreskriftsnivå. I järnvägstekniklagen bör därför införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om nationella regler. Föreskrifterna får avse när nationella regler ska antas och de förfaranden som ska följas vid antagandet. När det gäller det materiella innehållet i de nationella reglerna, dvs. konkretisering av de väsentliga kraven, finns redan föreskriftsbemyndigande i järnvägslagen som bör flyttas över till järnvägstekniklagen. På motsvarande sätt som gäller för TSD:er bör också finnas möjligheter att införa regler om möjligheter att i enskilt fall bevilja undantag från nationella regler. I vilka situationer detta kan komma i fråga och i vilket skede denna prövning ska ske och hur den ska gå till bör regleras på lägre föreskriftsnivå.

#### 12.1.4 Undantag från tillämpning av TSD:er

**Förslag:** Nuvarande bestämmelse att tillsynsmyndigheten får besluta att delsystem inte behöver överensstämma med TSD:er i de fall regeringen föreskriver förs över till järnvägstekniklagen. Bestämmelsen att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD för delsystem utanför TEN-nätet om det föreligger särskilda skäl upphävs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från tillämpning av TSD:er.

## Skälen för förslaget

### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 kap. 11 § järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta att delsystem inte behöver överensstämja med en TSD om det föreligger särskilda skäl. Ett beslut om undantag ska förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt. Ingår delsystemet i ett transeuropeiskt järnvägssystem får tillsynsmyndigheten enligt 2 kap. 12 § järnvägslagen endast besluta om undantag från TSD i de fall regeringen föreskriver.

Genom järnvägslagen beslutades att kraven på TSD-anpassning skulle införas på hela det svenska järnvägsnätet (proposition 2003/04:123 s. 76 f) och inte enbart för det s.k. TEN-nätet – Trans European Network – för vilket kraven uppställdes i de bakomliggande driftskompatibilitetsdirektiven 96/48/EG (höghastighetståg) och 2001/16/EG (konventionella tåg). Utgångspunkten för att låta direktivets bestämmelser ange den rättsliga ramen för hela det svenska järnvägssystemet var ambitionen att enhetliga regler om driftskompatibilitet skulle gälla för det svenska järnvägssystemet. Genom en sådan lösning skulle tekniska hinder för en effektiv järnvägsdrift undvikas. Det angavs i propositionen att ställningstagandet också överensstämde med direktivets övergripande målsättningar för det europeiska järnvägssystemet. Samtidigt infördes dock en möjlighet för tillsynsmyndigheten att i enskilda fall besluta om undantag från TSD-anpassning utanför TEN-nätet om det bedömdes föreligga särskilda skäl. Inom TEN-nätet skulle de möjligheter till undantag som framgick av direktiven gälla. Genom det omarbetade direktivet 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen angavs att räckvidden för TSD:erna gradvis skulle utvidgas till att omfatta hela det europeiska järnvägssystemet (artikel 1.4) samtidigt som det öppnades för möjligheten att utvidga kraven på TSD-anpassning genom enskilda TSD:er. Reglerna om undantagsmöjligheter i järnvägslagen ändrades inte. Det innebar endast att området för när tillsynsmyndigheten kunde meddela undantag på grund av särskilda skäl, utan hänsyn till direktivets undantagsmöjligheter, successivt minskade.

### *Föreslagen ordning*

Genom direktiv (EU) 2016/797 har tillämpningsområdet för direktivet och därmed kraven på TSD-anpassning utvidgats till att omfatta hela unionens järnvägssystem som detta definieras i bilaga I till direktivet. Inom unionens järnvägssystem kvarstår dock möjlighet för medlemsstaterna eller EU-kommissionen att i enskilt fall besluta om undantag från krav på TSD-anpassning. Det gäller enligt artikel 7 (1) när ett delsystem den dag då en tillämplig TSD ska börja tillämpas befinner sig i ett ”långt framskridet utvecklingsstadium” eller omfattas av ett avtal som håller på att genomföras, (2) om villkoren för att snabbt återupprätta järnvägsnätet efter en olycka eller en naturkatastrof tekniskt eller ekonomiskt inte medger att man tillämpar TSD:er, (3) vid modernisering, utvidgning eller ombyggnad av ett befintligt delsystem om tillämpningen av TSD:n skulle hota projektets lönsamhet och/eller kompatibiliteten i järnvägssystemet, t.ex. vad gäller lastprofilen, spårvidden eller spåravståndet eller den elektriska spänningen, (4) för fordon som används i trafik till eller från tredje land där spårvidden avviker från den spårvidd som används för unionens huvudjärnvägsnät, eller (5) för delsystem i järnvägsnät som är isolerade eller avskilda från järnvägsnätet i resten av unionen av havet eller på grund av särskilda geografiska förhållanden (aktualiseras inte i Sverige).

Artikeln innehåller emellertid relativt omfattande begränsningar i medlemsstaternas möjligheter att utnyttja undantagen. T.ex. ska medlemsstaten för projekt som befinner sig i ett långt framskridet utvecklingsstadium när en TSD träder i kraft (punkt 1) inom ett år efter ikraftträdandet av aktuell TSD till EU-kommissionen ha överlämnat en förteckning över alla projekt som enligt medlemsstatens uppfattning är långt framskridna. Huruvida ett sådant överlämnande är nödvändigt för att få utnyttja undantaget framgår dock inte. I de fall som avses i punkt 1 och 2 avgör medlemsstaten om undantag ska medges och ska till kommissionen endast överlämna sitt beslut att inte tillämpa en TSD. För fall som avses i punkt 3 och 4 gäller i stället att den berörda medlemsstaten till kommissionen ska lämna en begäran om att få frånga tillämpningen av TSD tillsammans med underlag och motivering. I dessa fall avgör EU-kommissionen om undantag ska medges eller inte. I artikel 7.4 i direktiv (EU) 2016/797

finns en särskild bestämmelse om undantag från TSD i fordonsgodkännandeprocesser. Sökanden ska då lämna underlag i frågan till ERA. ERA ska därefter överlägga med berörda nationella säkerhetsmyndigheter och avge yttrande i frågan till EU-kommissionen som fattar beslutet. Om beslut inte fattas inom angivna tidsfrister ska ansökan om undantag anses beviljad.

I likhet med vad som gäller enligt nuvarande ordning bör förfaranderegler om undantagsprocessen genomföras i förordning. I järnvägstekniklagen bör endast en bestämmelse införas som uppger om att undantag från tillämpning av TSD är möjlig i de fall regeringen föreskriver samt ett föreskriftsbemyndigande. Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen att tillsynsmyndigheten får besluta om undantag från TSD-anpassning om det föreligger särskilda skäl är enligt det nya direktivet inte möjlig att ha kvar och bestämmelsen ska därför upphävas.

## 12.2 EG-kontroll och EG-försäkran

### 12.2.1 EG-kontroll av delsystem

**Förslag:** Järnväglagens bestämmelser om EG-kontroll av delsystem flyttas med vissa justeringar över till järnvägstekniklagen. För krav som framgår av en TSD, ska kontrollen i likhet med vad som gäller i dag utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll (anmält organ). För krav som framgår av nationella regler ska kontrollen fortsättningsvis utföras av ett organ som utsetts för detta ändamål (utsett organ). Med kontroll ska även fortsättningsvis likställas kontroll av ett organ som anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Järnväglagens bestämmelser om EG-kontrollförklaring ändras redaktionellt och flyttas över till järnvägstekniklagen. Detsamma gäller bemyndigandet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om EG-kontroll inklusive kontrollintyg och EG-kontrollförklaring.

## Skälen för förslaget

### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 kap. 9 § järnvägslagen får delsystem tas i bruk endast om de uppfyller de i 2 kap. 8 § järnvägslagen uppställda kraven om förenlighet med föreskrivna väsentliga krav och TSD:er. Kontrollen av delsystemet och bedömningen av överensstämmelse ska vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Kontrollen kan också utföras av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller Schweiz. Kraven ska anses uppfyllda om den som tar delsystemet i bruk, eller dennes ombud i EES eller i Schweiz, avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring). För krav som framgår av nationella regler finns för närvarande inget krav på oberoende tredjepartsgranskning utan tillsynsmyndigheten bedömer överensstämmelse i samband med godkännandeprovningen. (Jfr prop. 2003/04:123 s. 70 ff.).

### *Föreslagen ordning*

EG-kontroll och förfarande för utfärdande av EG-kontrollförklaring regleras i artikel 15 och bilaga IV till direktiv (EU) 2016/797. Av bestämmelserna framgår att det åligger sökanden att anmoda det eller de organ för bedömning av överensstämmelse som den sökande avser anlita för att handlägga förfarandet för EG-kontroll. Uppdraget ska inledas i konstruktionsskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet till godkännandemyndigheten innan delsystemet tas i bruk eller släpps ut på marknaden. Under kontrollförfarandets gång innan ett slutgiltigt kontrollintyg utfärdas är det möjligt för bedömningsorganet att utfärda mellanliggande kontrollintyg. På grundval av kontrollintyget ska sökanden själv därefter utfärda EG-kontrollförklaringen. Sökanden ska genom denna förklara sig fullt ansvarig för att delsystemet genomgått alla relevanta kontrollförfaranden samt uppfyller kraven i tillämplig unionsrätt och eventuella nationella regler. Sökanden ansvarar också för sammanställning av det tekniska underlaget som ska åtfölja EG-kontrollförklaringen (artikel 15.4).

Järnväglagens bestämmelser om EG-kontroll av delsystem i förhållande till harmoniserad EU-reglering uppfyller direktivets krav och flyttas med i huvudsak redaktionella justeringar över till järnvägstekniklagen. Det betyder att innan en fast installation godkänns för att tas i bruk eller ett fordon godkänns för att släppas ut på marknaden ska de delsystem installationen eller fordonet består av ha genomgått EG-kontroll för att fastställa att delsystemen uppfyller föreskrivna väsentliga krav och TSD:er. Kontrollen bör i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering utföras av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Tillämpning av denna lagstiftning innebär att anmälda organ utses genom ett ackrediteringsförfarande som handhas av Swedac (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll). När det gäller kontroll i förhållande till nationella regler är läget annorlunda. Som framgår ovan uppställs för närvarande inget krav på motsvarande oberoende tredjepartsgranskning av ett bedömningsorgan när det gäller nationella regler. Genom direktiv (EU) 2016/797 tydliggörs dock regleringen på denna punkt. Medlemsstaterna ska enligt artikel 15.8 utse de organ som ansvarar för att utföra kontrollförfarandet i förhållande till nationella regler. I järnvägstekniklagen bör därför föras in en bestämmelse som innebär att delsystems förenlighet med nationella regler innan godkännandeprövningen ska kontrolleras av ett organ som utsetts för detta ändamål (utsett organ). Hur direktivets bestämmelser om utsedda organ, dvs. vilken instans som ska utse dessa organ och enligt vilket regelverk, ska införlivas behandlas i avsnitt 12.3.1.

Sammanfattningsvis innebär detta att järnväglagens bestämmelser om EG-kontroll och EG-kontrollförklaring kompletteras med en bestämmelse om att delsystems förenlighet med nationella regler ska kontrolleras av ett utsett organ, ändras redaktionellt och flyttas över till järnvägstekniklagen. Det betyder att om ett anmält eller utsett organ anser att delsystemet överensstämmer med de krav som organet anlitas för att kontrollera, ska organet utfärda ett kontrollintyg. Kraven på EG-kontroll ska anses uppfyllda om den som avser att ta delsystemet i bruk eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz på grundval av kontrollintyget avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring).

Närmare bestämmelser om EG-kontroll, kontrollintyg och EG-kontrollförklaring bör genomföras på lägre föreskriftsnivå. Nuvarande föreskriftsbemyndiganden i järnvägslagen bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen.

### 12.2.2 EG-försäkran om komponenter

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om att driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten i järnvägssystemet uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven flyttas över till järnvägstekniklagen. Detsamma gäller bestämmelserna om EG-försäkran och intyg om överensstämmelse. Bestämmelserna kompletteras dock med krav på att driftskompatibilitetskomponenter för att få släppas ut på marknaden och användas i delsystem också ska användas inom avsett område för användning och på avsett sätt samt installeras och underhållas korrekt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om EG-försäkran och intyg om överensstämmelse av driftskompatibilitetskomponenter.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 kap. 10 § järnvägslagen får en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om den medger att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet uppnås och den uppfyller de väsentliga kraven. Kraven ska anses uppfyllda om tillverkaren, dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz eller den som släpper ut en komponent på marknaden avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med föreskrivna tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). Om regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver detta, ska bedömningen av överensstämmelse och



lämplighet vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Med bedömning enligt andra stycket likställs en bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz. (Jfr prop. 2003/04:123 s. 73 f.).

### *Föreslagen ordning*

Bestämmelserna i 2 kap. 10 § järnvägslagen om när driftskompatibilitetskomponenter får släppas ut på marknaden flyttas över till järnvägstekniklagen. För att fullt ut genomföra artikel 8.1 i direktiv (EU) 2016/797 bör dock bestämmelsen kompletteras med ett uttryckligt krav på att driftskompatibilitetskomponenter för att få släppas ut på marknaden också ska användas inom avsett område för användning och på avsett sätt samt installeras och underhållas korrekt. En materiell nyhet i direktivet som bör komma till uttryck i järnvägstekniklagen är också att kraven på driftskompatibilitet utvidgats från att gälla det transeuropeiska järnvägssystemet (TEN-nätet) till att omfatta "unionens järnvägssystem" som detta definieras i bilaga I till direktivet.

Som framgår av redogörelsen för nuvarande ordning anges i järnvägslagen att bedömning av överensstämmelse ska vara utförd av ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll om regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskrivit detta. Bakgrunden är att när bestämmelser om TSD:er skulle införas i svensk rätt var tanken att dessa EU-rättsakter skulle genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. För närvarande beslutas TSD:er i form av direkt tillämpliga EU-förordningar och något genomförande i nationell lagstiftning aktualiseras därför inte. Huruvida det i visst fall krävs anmält organ för att göra bedömningen av överensstämmelse eller lämplighet för användning av en viss driftskompatibilitetskomponent framgår därför direkt av TSD:n och inte av svenska föreskrifter.

Sammanfattningsvis innebär detta att driftskompatibilitetskomponenter ska få släppas ut på marknaden och användas i delsystem endast om de medger att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås och de uppfyller de väsentliga kraven samt

används, installeras och underhålls på ett korrekt sätt. Kraven ska anses uppfyllda om tillverkaren, dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz eller den som släpper ut en driftskompatibilitetskomponent på marknaden avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). Om det krävs enligt tillämplig TSD, ska bedömningen av överensstämmelse och lämplighet vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll. Bedömningsorganet ska i de fall det krävs enligt TSD:n utfärda ett intyg om att driftskompatibilitetskomponenten överensstämmer med tillämplig TSD och är lämplig att använda för järnvägsändamål (intyg om överensstämmelse). Med bedömning likställs en bedömning utförd av ett organ som anmälts eller utsetts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Direktivet innehåller också bestämmelser om vad som gäller när det upptäcks att driftskompatibilitetskomponenter som är utsläppta på marknaden och försedda med EG-försäkran ändå inte uppfyller kraven. Dessa marknadskontrollregler bör föras in i tillsynsbestämmelserna och föreskrifter meddelade i anslutning till dessa. Utöver dessa övergripande bestämmelser innehåller artikel 8–11 i direktiv (EU) 2016/797 mer detaljerade bestämmelser om driftskompatibilitetskomponenter som bör genomföras i förordning eller myndighetsföreskrifter. En för ansvarsfrågan viktig bestämmelse återfinns i artikel 10.4. Genom bestämmelsen utvidgas den krets som kan göras ansvarig för att bedömning av överensstämmelse eller lämplighet av driftskompatibilitetskomponenter har genomförts på ett korrekt sätt. Det betyder att om varken tillverkaren eller dennes behöriga ombud i EES eller i Schweiz har fullgjort sina skyldigheter i dessa avseenden, ska skyldigheterna i stället åligga varje person som släpper ut en driftskompatibilitetskomponent på marknaden, monterar driftskompatibilitetskomponenter eller tillverkar en sådan komponent för eget bruk. För att föreskrifter som genomför bl.a. dessa direktivsbestämmelser ska kunna meddelas genom förordning eller myndighetsföreskrifter bör i järnvägstekniklagen införas bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning, EG-försäkran, och intyg om överensstämmelse.

## 12.3 Organ för bedömning av överensstämmelse

### 12.3.1 Anmälda och utsedda organ

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om att anmälda organ utses och anmäls av Swedac enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll flyttas över till järnvägstekniklagen.

Tillsynsmyndigheten ska besluta om utsedda organ enligt bestämmelser i järnvägstekniklagen och föreskrifter meddelade i anslutning till den lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav för att bli anmält eller utsett organ samt om dotterföretag och underleverantörer till anmälda och utsedda organ och ackrediterade interna organ.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Den EU-rättsligt grundade processen för godkännande av fordon och annan järnvägsmateriel bygger på att kontrollen av att regelverket efterlevs från projektering under byggnation och fram till ansökan om godkännande lämnas in till beslutsmyndigheten utförs av ett oberoende tredjepartsorgan. Enligt 2 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen utförs kontroll av delsystem och bedömning av överensstämmelse av organ som anmäls för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Detsamma gäller enligt 2 kap. 10 § andra stycket järnvägslagen för kontroll och bedömning av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibiliteten i de fall regeringen eller tillsynsmyndigheten föreskrivit detta. Genom hänvisningen till lagen om ackreditering och teknisk kontroll blir automatiskt det EU-rättsligt grundade regelverket om ackreditering och teknisk kontroll tillämpligt. Det består, utöver nämnda lag, av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter, förordningen (2011:811) om

ackreditering och teknisk kontroll samt Styrelsen för ackreditering och teknisk kontrolls föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2015:5) om anmälda organ. Enligt 7 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll ska bedömningen av de företag som begär att få bli anmält organ för kontroll av överensstämmelse med harmoniserade regler ske genom ackreditering.

I järnvägslagen uppställs inga krav på att anlita oberoende tredje-partsorgan för kontroll av delsystem i förhållande till icke-harmoniserade nationella regler. Bedömningen av om järnvägsmateriel uppfyller sådana krav görs i stället av tillsynsmyndigheten i samband med prövning för godkännande. Det förekommer dock, utan att det uppställs krav i lagen, att Transportstyrelsen eller den sökande anlitar en oberoende granskare vars bedömningar används vid godkännandeprovningen. I dessa fall avgör Transportstyrelsen om den oberoende granskaren ska godkännas för uppdraget i enlighet med bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg. Det gäller krav på kompetens, oberoende och plan för granskningen.

### *Föreslagen ordning*

Nuvarande bestämmelse i järnvägslagen att anmälda organ utses och anmäls av Swedac fungerar väl och bör inte ändras. För närvarande är dock endast ett företag i Sverige (Vanaheim AB) ackrediterat för uppgiften. I skälen till direktiv (EU) 2016/797 framhålls ackreditering som det bästa sättet att styrka den tekniska kompetensen hos anmälda organ. Det innebär att företag som har för avsikt att utföra EG-kontroll och bedömning av överensstämmelse av järnvägsmateriel i förhållande till harmoniserad EU-regler (TSD:er) ansöker hos Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) som prövar om företaget uppfyller ställda krav på oberoende och kompetens genom ett ackrediteringsförfarande. När ackreditering väl beviljats fortsätter Swedac att utöva tillsyn över organet för att säkerställa att kraven kontinuerligt efterlevs. Det anmälda organet betalar en avgift till Swedac för att täcka kostnaderna för ackreditering, tillsyn och bedömning (21 § lagen om ackreditering och teknisk kontroll).

Som framgått föreslås att det nu införs krav på att den sökande även anlitar ett utsett organ för kontroll och bedömning av överensstämmelse i förhållande till icke-harmoniserade nationella regler (artikel 15.8 i direktiv (EU) 2016/797). Det blir således ytterligare ett organ som ska anlitas av den sökande för att utföra EG-kontroll. Även utsedda organ ska vara oberoende tredjepartorgan. Det uppställs inte något krav på att de ska vara ackrediterade, utan det överläts till medlemsstaterna att avgöra. Det kan konstateras att regelverket som omgärdar utsedda organ i direktiv (EU) 2016/797 är något mer begränsat än det som gäller för anmälda organ (jfr artikel 27-45). Framför allt är antalet regler som dessa organ ska göra en bedömning av överensstämmelse gentemot betydligt färre än de EU-harmoniserade regler som anmälda organ har att kontrollera.

Fråga är vilken instans som bör utse dessa organ samt utföra uppgiften som anmälande myndighet i förhållande till dessa. Valet står i första hand mellan att tillämpa samma ackrediteringsförfarande som gäller för anmälda organ och därmed regleringen i lagen om ackreditering och teknisk kontroll eller att låta tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) utföra uppgiften. En utgångspunkt bör vara att kostnaderna för aktörerna i järnvägsbranschen så långt möjligt hålls nere samtidigt som kvaliteten upprätthålls. Avgörande för detta är i sin tur att kostnaderna och förutsättningarna i övrigt för de företag som är intresserade av att bli utsedda organ är gynnsamma. Det innebär att fler företag kan förväntas vara intresserade av att bli utsett organ och att det kan uppstå en fungerande marknad utan risk för en monopolliknande situation som kan leda till ökade kostnader och längre handläggningstider för de sökande. För närvarande anlitas ett femtiotal olika personer och företag som oberoende granskare, vilket innebär att de besitter den kompetens och de kunskaper om regelverket som erfordras. Det är angeläget att en stor andel av dessa väljer att ansöka om att bli utsett organ för att systemet ska fungera och inte tappa i effektivitet.

Skäl som talar för att lägga uppgiften att utse dessa organ på Swedac enligt lagen om ackreditering och teknisk kontroll är att det redan finns ett upparbetat och väl fungerande system och regelverk för uppgiften, även om detta i första hand syftar till att anmäla och utse organ som ska utföra kontroll i förhållande till harmoniserad lagstiftning. En stor del av de regler i direktiv (EU) 2016/797 om

organ för bedömning av överensstämmelse (kapitel VI) är likalydande med regelverket om teknisk kontroll. Dessa regler skulle därför inte behöva införlivas särskilt i järnvägslagstiftningen. Swedac uppfyller också de oberoendekrav som ställs på de myndigheter som ska pröva och anmäla utsedda organ (artikel 27–29) och har stor kompetens och vana att göra sådana bedömningar.

Skäl som i stället talar för att lägga uppgiften att bedöma och godkänna utsedda organ på Transportstyrelsen är bl.a. att Transportstyrelsen redan i dag utför uppgiften i förhållande till oberoende granskare och kommer fortsätta göra detta för fordon och infrastruktur som inte omfattas av kraven i direktiv (EU) 2016/797. Processen för godkännande av infrastruktur och fordon fungerar i dag väl och det har inte framkommit uppgifter om att nuvarande ordning skulle leda till säkerhetsbrister. Det finns därför inga bakomliggande omständigheter som talar för att en nyordning bör inrättas. I lagen om ackreditering och teknisk kontroll anges att lagen tillämpas för organ som ska anmälas för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse enligt harmoniserad unionslagstiftning. Här är det inte fråga om harmoniserad lagstiftning. Även om det inte finns något som hindrar att tillämpa lagen och ställa krav på ackreditering även i förhållande till nationell lagstiftning skulle en sådan ordning innebära att det i Sverige ställs mer långtgående krav än vad som ställs i EU-rättsakterna på järnvägsområdet och vad som förutsätts enligt regelverket om ackreditering och teknisk kontroll.

Sammanfattningsvis görs mot bakgrund härav bedömningen övervägande skäl talar för att lägga uppgiften att besluta om utsedda organ på Transportstyrelsen som också bör sköta uppgiften som anmälande myndighet enligt artikel 27–29 i direktiv (EU) 2016/797 i förhållande till dessa organ. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela föreskrifter om utsedda och anmälda organ. Bemyndigandet bör i första hand användas för att i förordning och myndighetsföreskrifter genomföra de delar av direktiv (EU) 2016/797 som inte genomförs i lag. Det gäller t.ex. stora delar av bestämmelserna om krav för att bli anmält eller utsett organ och anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter (artikel 30–33, 36–37, 39–42 och 45), dotterföretag och underleverantörer till anmälda organ (artikel 34) och ackrediterade interna organ (artikel 35). Det är väsentligt att

regelverket införlivas i svensk rätt på ett sätt som så långt möjligt begränsar administrativa bördor och kostnader för berörda aktörer. Av direktiv (EU) 2016/797 framgår t.ex. att samma företag kan vara både anmält organ och utsett organ (artikel 15.8). För att företag som redan har ackrediterats och anmälts och därmed genomgått prövning av t.ex. krav på oberoende inte ska behöva genomgå samma prövning, kan bemyndigandet användas för att föreskriva att den generella prövning som görs och som är densamma enligt båda regelverken så långt möjligt ska gälla vid en efterföljande prövning hos tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens prövning skulle i sådana situationer kunna inriktas på kompetens- och kunskapskraven i förhållande till de nationella regler som det ansökande företaget avser att utföra bedömning av överensstämmelse i förhållande till.

### 12.3.2 Tillsynsmyndighetens uppgift som anmälände myndighet för utsedda organ

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska inrätta och genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av den som ansöker om att bli utsett organ.

Tillsynsmyndigheten ska på ansökan besluta att utse organ som uppfyller föreskrivna krav om organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och förfaranden, insyn, ekonomi, ansvarsförsäkring, personal, sekretess, objektivitet, opartiskhet och oberoende. Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz om de organ som utsetts.

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över utsedda organ och har därvid rätt att hos utsedda organ få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får besluta att begränsa eller återkalla ett beslut att utse organ om det utsedda organet inte längre uppfyller föreskrivna krav eller på annat sätt allvarligt har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter. Tillsynsmyndigheten ska underrätta Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz om beslut om begränsning eller återkallelse.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om anmälände myndigheters uppgifter, skyldigheter och befogenheter.

#### Skälen för förslaget

Enligt artikel 27 i direktiv (EU) 2016/797 ska medlemsstaterna utnämna anmälände myndigheter med ansvar för att inrätta och genomföra de förfaranden som krävs för bedömning, anmälan och kontroll av organ för bedömning av överensstämmelse, dvs. dels anmälda organ som utför EG-kontroll i förhållande till harmoniserad EU-lagstiftning (i första hand TSD:er), dels utsedda organ som utför kontroll i förhållande till sådana nationella regler som till innehåll, förfarande för antagande och anmälan antagits i enlighet



med det förfarande som slås fast i direktiv (EU) 2016/797 (jfr avsnitt 12.1.3).

Medlemsstaterna åläggs enligt artikel 27.2 i direktiv (EU) 2016/797 att se till att de myndigheter som får uppgiften som anmälande myndighet till EU-kommissionen och övriga medlemsstater anmäler eller informerar om vilka organ som fullgör uppgift som anmält respektive utsett organ i Sverige. Enligt artikel 27.3 får uppgiften läggas på det nationella ackrediteringsorganet i enlighet med förordningen (EU) nr 765/2008. Detta har som framgår ovan redan gjorts beträffande anmälda organ för vilka Swedac ansvarar för hela kedjan – bedömning, ackreditering, kontroll, anmälan och tillsyn. Fråga nu gäller således vilka uppgifter som bör åläggas tillsynsmyndigheten vad gäller utsedda organ.

I artikel 28 i direktiv (EU) 2016/797 uppställs krav på de anmälande myndigheterna. De ska vara inrättade på ett sådant sätt att intressekonflikt i förhållande till organen för bedömning av överensstämmelse undviks och de ska vara organiserade på ett sätt som säkerställer objektivitet och opartiskhet. Till detta kommer att de anmälande myndigheterna ska vara organiserade på ett sätt som säkerställer att samma personer hos myndigheten som har gjort bedömningen av om ett organ för bedömning av överensstämmelse uppfyller kraven, inte fattar beslut som rör samma organ. Anmälande myndigheter får vidare inte utföra sådan verksamhet som utförs av organ för bedömning av överensstämmelse och får inte heller erbjuda eller utföra konsulttjänster på kommersiell eller konkurrensmässig grund. De anmälande myndigheterna måste också kunna skydda erhållen konfidentiell information och ha tillräckligt med personal med erforderlig kompetens för att kunna utföra sina uppgifter. De anmälande myndigheterna ska också informera EU-kommissionen om sina förfaranden för bedömning, anmälan och kontroll av organ för bedömning av överensstämmelse samt om eventuella ändringar av dessa förfaranden. EU-kommissionen ska offentliggöra denna information (artikel 29 i direktiv (EU) 2016/797).

Tillsynsmyndigheten bedöms uppfylla de krav som ställs på anmälande myndigheter och bör åläggas samtliga de uppgifter som enligt direktivet åligger anmälande myndigheter i förhållande till utsedda organ. Det innebär att tillsynsmyndigheten ska inrätta och

genomföra förfaranden för bedömning och kontroll av den som ansöker om att bli utsett organ. Om den som ansöker om att bli utsett organ kan visa att de enligt artikel 30–45 i direktiv (EU) 2016/797 föreskrivna kraven på organisation, kompetens, erfarenhet, rutiner och förfaranden, insyn, ekonomi, ansvarsförsäkring, personal, sekretess, objektivitet, opartiskhet och oberoende är uppfyllda, ska tillsynsmyndigheten bevilja ansökan om att bli utsett organ. När tillsynsmyndigheten har fattat beslut om att utse ett organ ska myndigheten underrätta Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz om detta. Någon anmälan erfordras inte i fråga om utsedda organ (trots att det kallas anmälande myndighet).

När ett organ väl är utsett ska tillsynsmyndigheten i egenskap av anmälande myndighet också utöva tillsyn över dessa. Myndigheten har därvid rätt att hos de utsedda organen få tillträde till lokaler samt få tillgång till upplysningar och handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. Om det utsedda organet inte längre uppfyller föreskrivna krav eller på annat sätt allvarligt underlåter att fullgöra sina skyldigheter får tillsynsmyndigheten besluta att begränsa eller återkalla ett beslut att utse organet. Europeiska kommissionen och staterna inom EES samt Schweiz ska underrättas om beslut om begränsning eller återkallelse.

Sammanfattningsvis bör i järnvägstekniklagens tillsynskapitel införas övergripande bestämmelser om tillsynsmyndighetens uppgifter och skyldigheter som anmälande myndighet i förhållande till utsedda organ. De mer detaljerade bestämmelserna i direktivet bör införas på lägre föreskriftsnivå. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför ges bemyndigande att meddela föreskrifter om anmälande myndigheters uppgifter, skyldigheter och befogenheter.

### 12.3.3 Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter enligt järnvägstekniklagen

**Förslag:** Det anmälda eller utsedda organ som anlitats för att utföra EG-kontroll ska under den tid kontrollförfarandet pågår hos den sökande utföra kontroller för att säkerställa att delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med de TSD:er eller nationella regler som organet anlitats för att kontrollera överensstämmelse med. Kontrollerna får vara oanmälda.

Om ett anmält organ vid kontroll konstaterar att kraven i en TSD inte efterlevs, ska organet begära att korrigerande åtgärder vidtas. Detsamma gäller om ett utsett organ konstaterar att kraven i nationella regler inte efterlevs. Ett kontrollintyg ska inte utfärdas förrän bristerna har åtgärdats.

Om ett anmält eller utsett organ efter det att ett EG-kontrollintyg har utfärdats konstaterar att ett delsystem inte längre uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er respektive nationella regler, ska organet begära att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas. Om sådana åtgärder inte vidtas ska organet vid behov, beroende på vad som är lämpligt, begränsa, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla kontrollintyget.

Det anmälda eller utsedda organ som anlitats för att utföra EG-kontroll har för att kunna utföra sitt uppdrag rätt att av den sökande få tillträde till alla lokaler och platser, materiel och fordon som behövs, samt tillgång till alla handlingar och dokument som behövs.

Personal hos ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med EG-kontroll eller EG-försäkran tillhandahåller om affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter. Föreskrifter får också meddelas om skyldigheter för den som har anlitat ett anmält eller utsett organ

att till organet anmäla förändringar i delsystemet som kan förändra begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av kontrollintyget.

## Skälen för förslaget

### *Nuvarande ordning*

Som framgår ovan förekommer i järnvägslagen endast krav på att det för EG-kontroll av delsystem gentemot harmoniserade EU-krav ska anlitas ett organ som anmälts för att utföra sådan kontroll enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Regleringen innebär att Swedac genom ett ackrediteringsförfarande utser och anmäler sådana organ, som också åläggs följa de allmänna kraven på ackrediterade organ och underställas Swedacs tillsyn. Några särskilda regler om de anmälda organens skyldigheter, annat än att de enligt 2 kap. 9 och 10 §§ järnvägslagen ska utföra kontroll gentemot TSD:er, uppställs inte i järnvägslagen.

### *Föreslagen ordning*

Enligt den i denna promemoria föreslagna järnvägstekniklagen (2 kap. 4 §) ska EG-kontroll av delsystem utföras av anmälda organ i förhållande till harmoniserad EU-lagstiftning och av utsedda organ i förhållande till nationella regler. Bedömningsorganen ska om kontrollen visar att kraven efterlevs utfärda ett kontrollintyg. I direktiv (EU) 2016/797 finns dock även bestämmelser om bedömningsorganens skyldigheter och befogenheter i detta kontrolluppdrag.

Dessa skyldigheter och befogenheter bör i grundläggande delar genomföras på lagnivå och införas i järnvägstekniklagens tillsynskapitel. Det gäller i huvudsak bestämmelserna i artikel 30.5, 41 och bilaga IV punkt 2.5 i direktiv (EU) 2016/797. De mer detaljerade reglerna om krav på dessa organ bör genomföras på lägre föreskriftsnivå. I lagen bör således införas krav på att anmälda eller utsedda organ som anlitas för att utföra EG-kontroll under den tid kontrollförfarandet pågår hos den sökande ska utföra fortlöpande kontroller

för att försäkra sig om att delsystemen och driftskompatibilitetskomponenterna överensstämmer med tillämpliga TSD:er respektive nationella regler. Om det anmälda eller utsedda organet vid en kontroll konstaterar att kraven i tillämpliga TSD:er eller nationella regler inte efterlevs ska organet begära att korrigerande åtgärder vidtas. Ett EG-kontrollintyg ska inte utfärdas förrän tillräckliga åtgärder har vidtagits av den som anlitat organet. Om det först efter det att det anmälda eller utsedda organet har utfärdat ett EG-kontrollintyg konstateras att aktuellt delsystem inte uppfyller kraven i tillämpliga TSD:er respektive nationella regler, ska organet begära att lämpliga korrigerande åtgärder vidtas och om sådana åtgärder trots begäran inte vidtas får vid behov kontrollintyget begränsas, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas.

Ett anmält eller utsett organ ska också ha rätt att av den sökande få tillträde till alla lokaler och platser, materiel och fordon som behövs för att utföra kontrollen. Detsamma gäller alla handlingar och dokument som behövs för att utföra kontrollen. Avslutningsvis bör i lagen också regleras att personalen hos de anmälda eller utsedda organen har tystnadsplikt (artikel 30.5). Personal vid ett anmält eller utsett organ får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med EG-kontroll eller EG-försäkran tillhandahåller om affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. Denna tystnadsplikt gäller dock inte gentemot tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ i Sverige, inom EU eller i annat land inom EES eller i Schweiz. Det kan t.ex. förekomma att olika bedömningsorgan är inblandade i kontroll av samma eller angränsande delsystem och dessa bör då ha möjlighet att samarbeta för att säkerställa säkerhet och driftskompatibilitet och begränsa kostnaderna för kontrollen. Bestämmelsen bör inte förenas med sanktioner enligt järnvägstekniklagen, vilket innebär att den allmänna bestämmelsen om brott mot tystnadsplikt enligt 20 kap. 3 § brottsbalken blir tillämplig. Av straffbestämmelsen framgår att den som röjer en uppgift som denne är skyldig att hemlighålla enligt lag eller annan författning eller olovligen utnyttjar sådan hemlighet döms för brott mot tystnadsplikt till böter eller fängelse i högst ett år. Om gärningen emellertid begås av oaktsamhet kan endast böter komma i fråga och i fall som bedöms ringa, ska inte alls dömas till ansvar. I det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Trots att bestämmelsen om de anmälda och utsedda organens skyldigheter och befogenheter liknar en myndighets tillsynsuppgifter och befogenheter i samband med tillsynen har bedömningsorganens verksamhet inte ansetts utgöra myndighetsutövning. Några möjligheter att t.ex. överklaga ett anmält eller utsett organs indragning av kontrollintyg finns inte. Det är fråga om ett avtalsförhållande mellan den sökande och bedömningsorganet. Om parterna inte kan komma överens kan den sökande vända sig till annat organ. Som framgår ovan utgör de ovan behandlade bestämmelserna endast de mest grundläggande reglerna. Direktivets övriga bestämmelser om utsedda och anmälda organs skyldigheter och befogenheter bör införas på lägre föreskriftsnivå. Det kan t.ex. handla om bedömningsorgans skyldighet att samarbeta med varandra om flera organ är inblandade i kontroll av samma eller angränsande delsystem. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör också ges bemyndigande att meddela föreskrifter om skyldigheter för den som har anlitat ett anmält eller utsett organ att till organet meddela förändringar i delsystemet som kan föranleda förändringar i kontrollintyget.

# 13 Godkännande m.m. enligt järnvägstekniklagen

## 13.1 Godkännande av fasta installationer

### 13.1.1 Grundläggande krav för godkännande

**Förslag:** Bestämmelserna om godkännande för ibruktagande kompletteras och ändras redaktionellt. Det betyder att fasta installationer får tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls och efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Ett godkännande ska beviljas om sökanden uppvisar EG-kontrollförklaringar jämte erforderligt tekniskt underlag för de delsystem som den fasta installationen består av, att delsystemen är tekniskt kompatibla med de delsystem som de ska integreras i, att integrationen av delsystemen är säker samt, såvitt avser ERTMS-utrustning och i de fall regeringen föreskriver, att Europeiska unionens järnvägsbyrå lämnat sitt förhandsgodkännande.

Ett godkännande får förenas med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet i järnvägssystemet.

Vad som föreskrivs om godkännande av fasta installationer gäller även för godkännande av delar av fasta installationer.

Fasta installationer definieras som installationer hänförliga till något av de markbaserade delsystemen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om godkännande för ibruktagande av fasta installationer samt tidsfrister och förfaranden för prövning av sådana godkännanden.

## Skälen för förslaget

### *Nuvarande ordning*

Enligt nuvarande ordning prövas alla strukturella delsystem för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519). Det gäller både delsystem som hänför sig till fasta installationer (infrastruktur-  
läggningar) och till fordon. Godkännande för ibruktagande beviljas om delsystemet vid genomgången EG-kontroll och på grundval av EG-kontrollförklaring visat sig uppfylla de väsentliga kraven och överensstämmer med föreskrivna TSD:er. Kraven gäller dock endast för delsystem som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Generellt undantagna från dessa krav är också infrastruktur vid fristående järnvägsnät (2 kap. 7 § andra stycket järnvägslagen). För delsystem som inte omfattas av driftskompatibilitetskraven gäller det grundläggande säkerhetskravet att järnvägsinfrastruktur och annan materiel i järnvägssystemet ska vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs (2 kap. 1 § järnvägslagen) samt föreskrifter meddelade i anslutning till denna bestämmelse. Godkännande av delsystem får förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt. (Jfr prop. 2003/04:123 s. 80 f).

### *Föreslagen ordning*

Godkännande av fasta installationer regleras i artikel 18 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelserna innehåller inga nyheter av mer principiell natur. För att en fast installation ska få tas i bruk ska den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där installationen är belägen ha godkänt denna. Med fasta installationer avses installationer som kan hänföras till något av de markbaserade delsystemen, dvs. ”Infrastruktur”, ”Energi” eller ”Markbaserad trafikstyrning och signalering” (artikel 18.1). Dessa delsystem motsvarar i stort begreppet järnvägsinfrastruktur enligt järnvägs-  
lagen, som utgörs av spår-, signal- och säkerhetsanläggningar av-



sedda för järnvägstrafik, trafiklednings- och elförsörjningsanläggningar samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Även om direktivet inte är helt konsekvent när det gäller vad som ska godkännas för ibruktagande – i vissa bestämmelser anges godkännande av fasta installationer och i andra bestämmelser godkännande av de delsystem som den fasta installationen består av – bör i den svenska lagen framgent endast anges godkännande för ibruktagande av fasta installationer. Det ligger i linje med hur man i praktiken förhåller sig till godkännandeprovningarna redan i dag. På Transportstyrelsen talas om godkännande för att ta i bruk en viss infrastrukturanläggning (trots att 2 kap. 13 § järnvägslagen endast anger godkännande av delsystem). Det överensstämmer också med vad som gäller för fordon, där fordonet godkänns för att släppas ut på marknaden och inte de delsystem som fordonet består av. Att även när det gäller delsystem som är att hänföra till infrastruktur ange att det är den fasta installationen som godkänns innebär att regleringen blir mer konsekvent och symmetrisk. I järnvägstekniklagen kommer därmed de materiella kraven för delsystemen uppställas i 2 kap, där det fastställs att dessa ska överensstämma med de väsentliga kraven, föreskrivna TSD:er och nationella regler samt bli föremål för EG-kontroll och EG-kontrollförklaring som i sin tur ska ligga till grund för provningen av godkännande för ibruktagande av fasta installationer enligt 3 kap. Detta bör dock inte innebära att det inte ska vara möjligt att godkänna en del av en fast installation om det bedöms enklast och mest ändamålsenligt i det enskilda fallet. I likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering i 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen bör uttryckligt anges att tillsynsmyndighetens godkännande får förenas med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet i järnvägssystemet.

En sökande som önskar få en fast installation godkänd ska lämna in en begäran om godkännande till tillsynsmyndigheten. Ansökan ska åtföljas av ett omfattande underlag. Det gäller för det första EG-kontrollförklaringar för de delsystem som den fasta installationen består av och erforderligt tekniskt underlag till dessa. Provningens myndigheten avgör om underlaget uppfyller kraven för godkännande. Det åligger också sökanden att visa att de delsystem som den fasta installationen består av är tekniskt kompatibla med det eller de delsystem som de ska integreras i. Huruvida detta rekvisit är

uppfyllt ska fastställas på grundval av tillämpliga TSD:er, nationella regler och uppgifter i det nationella infrastrukturregistret (artikel 18.4). Utöver dessa krav ska sökanden visa att integrationen av delsystemet uppfyller krav på säkerhet. Även detta ska fastställas på grundval av tillämpliga TSD:er och nationella regler, men också på grundval av sådana gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798 (järnvägssäkerhetsdirektivet). Den mest betydande nyheten vad gäller godkännande av fasta installationer är krav på förhandsgodkännande från ERA för installationer som innefattar det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg ERTMS (se vidare avsnitt 13.1.2).

Direktiv (EU) 2016/797 innehåller också förhållandevis detaljerade bestämmelser om hur nationella säkerhetsmyndighetens prövning ska gå till. Dessa bestämmelser bör i första hand genomföras i förordning och riktas till tillsynsmyndigheten, men det kan inte uteslutas att vissa bestämmelser även bör genomföras genom myndighetsföreskrifter. Av artikel 18.5 framgår t.ex. att myndigheten inom en månad efter det att den mottagit begäran om godkännande av en fast installation ska underrätta sökanden om att underlaget är fullständigt eller begära in kompletterande upplysningar i ärendet och i så fall fastställa en skälig tidsfrist för sökanden att komplettera ansökan med sådana upplysningar. Därefter ska myndighetens prövning inledas genom en kontroll av om underlaget är ”fullständigt, relevant och sammanhängande” och, såvitt avser ERTMS-utrustning, överensstämmer med ERA:s förhandsgodkännande. Efter kontrollen av ansökan ska tillsynsmyndigheten antingen bevilja ett godkännande för att ta i bruk den fasta installationen eller underrätta sökanden om att denne fått avslag. Detta ska ske inom en på förhand bestämd och skälig tid, dock senast inom fyra månader från det att tillsynsmyndigheten mottagit alla relevanta uppgifter i ärendet. Dessa tidsfrister bör införas i förordning och kommer då gälla framför de allmänna reglerna i förvaltningslagen (2017:900). Enligt artikel 18.3 i direktivet ska myndigheten också tillhandahålla en detaljerad vägledning om hur godkännande av fasta installationer går till och vad som krävs för att ett sådant ska beviljas. Vägledningen, som ska tillhandahållas kostnadsfritt, ska innehålla en beskrivning och förklaring av kraven och en förteckning över de handlingar sökanden ska ge in. I den mån dessa

föreskrifter inte kan anses vara föreskrifter som utgör s.k. verkställighetsföreskrifter eller omfattas av regeringens restkompetens enligt 8 kap. 7 § regeringsformen krävs att det i lagen införs föreskriftsbemyndigande. Från Transportstyrelsen har framställts önskemål om bemyndigande för att kunna ställa krav på att handlingar ges in på svenska. Ansökningar om godkännande av fasta installationer innehåller omfattande dokumentation och kostnaderna för eventuell översättning kan bli avsevärda. När det gäller dokumentation i EG-kontrollförfarandet finns en särskild regel i bilaga IV punkt 3.4 till direktiv (EU) 2016/797, som innebär att korrespondens och underlag i förfarandet ska vara avfattat på ett av unionens officiella språk i den medlemsstat där sökanden är etablerad eller på ett av unionens officiella språk som godtas av sökanden. När det gäller godkännandeförfarandet hos tillsynsmyndigheten finns för fasta installationer inte motsvarande reglering (jfr. fordonsgodkännanden där språkfrågan regleras i artikel 10 i genomförandeförordningen (EU) 2018/545). Något särskilt föreskriftsbemyndigande i detta avseende bedöms dock inte erforderligt. Vilket språk som ska användas i offentlig verksamhet regleras i språklagen (2009:600) och lagen (2009:724) om nationella minoriteter och minoritetsspråk. Om det bedöms nödvändigt kan tillsynsmyndigheten med beaktande av ovan nämnda lagar utnyttja sitt mandat att meddela verkställighetsföreskrifter i anslutning till järnvägsagstiftningen.

Sammanfattningsvis bör till järnvägstekniklagen föras över bestämmelser som innebär att fasta installationer får tas i bruk endast om de har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls och efter godkännande av tillsynsmyndigheten. I lagen bör också anges vilka grundläggande krav som uppställs för ett godkännande. Tillsynsmyndigheten gör vid prövningen en bedömning av om underlaget är tillräckligt för att bevilja godkännande utifrån dessa krav. Vidare krävs ERA:s förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. Ett godkännande bör i likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering kunna förenas med villkor. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela föreskrifter om godkännande av fasta installationer samt om förfarandet och tidsfrister för prövning av sådana ärenden.

### 13.1.2 ERA:s förhandsgodkännande av ERTMS-utrustning

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om ERA:s förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning. ERTMS-utrustning definieras i lagen som utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Management System.

#### Skälen för förslaget

Det pågår inom EU sedan ett antal år ett arbete med att införa det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg – ERTMS. ERA har i detta arbete getts ett särskilt uppdrag att säkerställa en samordnad utveckling inom unionen (se artikel 28–32 i förordningen (EU) 2016/796). Arbetet innebär ett tekniskifte förenat med förhållandevis stora kostnader. Medlemsländerna har upprättat genomförandeplaner till TSD:n Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet (som innehåller krav på ERTMS) där datum fastställs för anpassning till det nya trafikstyrningssystemet för olika sträckor på järnvägsnätet. Den svenska genomförandeplanen överlämnades till EU-kommissionen i juni 2017. Av planen framgår att arbetet med att införa ERTMS kommer att pågå fram till år 2035 (Dnr N2017/02421/TIF). Utöver dessa nationella genomförandeplaner har EU-kommissionen också beslutat en genomförandeförordning om en europeisk genomförandeplan för ERTMS (EU) 2017/6. Syftet med den europeiska planen anges vara att denna tillsammans med de nationella planerna ska kunna användas av dem som har fordon som är utrustade med ERTMS-utrustning för att planera sin verksamhet och på vilka sträckor ERTMS är i funktion.

Utöver dessa genomförandeplaner anges i artikel 19 i direktiv (EU) 2016/797 att ERA ska säkerställa ett harmoniserat införande av ERTMS i unionen. En nyhet i direktiv (EU) 2016/797 är därför krav på förhandsgodkännande från ERA innan den nationella säkerhetsmyndigheten får godkänna en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning för att tas i bruk. Förhandsgodkännandet ska ske i ett tidigt skede av planeringen, innan inbjudan att lämna anbud på att utföra projektet har gjorts. ERA ska vid granskningen

kontrollera att de planerade tekniska lösningarna överensstämmer med tillämpliga TSD:er och är ”fullständigt driftskompatibla”. Det åligger sökanden att till ERA, via one-stop-shop, lämna in en begäran om förhandsgodkännande jämte tekniskt underlag. Av direktivet framgår att begäran kan avse ett enskilt ERTMS-projekt, en kombination av projekt, en linje, en grupp av linjer eller ett helt järnvägsnät.

Prövningsförfarandet och de tidsfrister som gäller för detta hos ERA överensstämmer i stort med vad som gäller vid ärenden om godkännande av fordon för utsläppande på marknaden. ERA ska inom en månad från det att begäran kom in underrätta sökanden om underlaget är tillräckligt för provning eller om kompletteringar krävs. Om kompletteringar krävs ska ERA fastställa en rimlig tid inom vilken dessa ska ha inkommit till byrån. Från det att ärendet är komplett ska ERA inom två månader godkänna ansökan eller underrätta sökanden om eventuella brister. Om sökanden godtar ERA:s påpekanden ska sökanden åtgärda konstruktionen och skicka in en ny begäran om förhandsgodkännande. Om sökanden inte godtar ERA:s bedömning gäller i stället att ERA formellt ska avslå begäran och motivera detta. Sökanden har därefter en månad på sig att lämna in en begäran om att ERA omprövar sitt beslut. ERA ska därefter inom två månader efter mottagandet av begäran om omprövning antingen bekräfta eller återkalla sitt tidigare avslagsbeslut. Om ERA bekräftar sitt avslagsbeslut kan sökanden vända sig till den överklagandenämnd som regleras i artikel 55 i förordningen (EU) 2016/796. Om de tekniska specifikationerna ändras efter det att ERA lämnat förhandsgodkännande ska ERA utan otillbörligt dröjsmål underrättas om detta via sitt informations- och kommunikationssystem ”one-stop-shop”. Om ERA gör bedömningen att det finns risk för teknisk eller operativ inkompatibilitet mellan den markbaserade ERTMS-utrustningen och fordon som är utrustade med ERTMS, ska ERA samarbeta med sökanden och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten för att finna en ömsesidigt godtagbar lösning. Om detta inte lyckas ska ärendet hänskjutas till överklagandenämnden. Om ERA i stället efter det att den nationella säkerhetsmyndigheten har godkänt en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning upptäcker att det finns risk för inkompatibilitet mellan det berörda järnvägsnätet och de fordon som är ut-

rustade med ERTMS-utrustning ska den nationella säkerhetsmyndigheten och ERA samarbeta med alla berörda parter för att snabbt finna en lösning. ERA ska också underrätta EU-kommissionen (artikel 30.2 och 30.3 i förordningen (EU) 2016/796).

Sammanfattningsvis bör i järnvägstekniklagen införas krav på att ERA:s förhandsgodkännande krävs för att tillsynsmyndigheten ska kunna godkänna en fast installation som innehåller ERTMS-utrustning (se avsnitt 13.1.1.) Det bör i lagen också införas en legaldefinition av ERTMS-utrustning som utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg European Rail Traffic Management System. Regler om när ett förhandsgodkännande krävs, hur en begäran om förhandsgodkännande går till och vilket underlag som ska fogas till denna bör regleras i förordning eller myndighetsföreskrifter. Det bör därför i lagen införas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter. Dessa föreskrifter får endast avse sådana regler i artikel 19 i direktivet som ska genomföras i nationell lagstiftning och som riktar sig till enskilda sökanden samt allmänna bestämmelser om förfarandet. I övrigt gäller för ERA:s verksamhet förordningen (EU) 2016/796, som är direkt tillämplig.

### 13.1.3 Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av en fast installation

**Förslag:** Bestämmelser om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation ändras i huvudsak redaktionellt. När en fast installation som redan har godkänts för att tas i bruk moderniseras eller byggs om, krävs ett nytt godkännande om (1) den övergripande säkerhetsnivån för det eller de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt av de planerade arbetena, (2) det krävs i föreskriven TSD, eller (3) det har skett ändringar som är av betydelse för godkännandet i de föreskrifter som har legat till grund för befintligt godkännande. Sökanden ska ge in underlag som beskriver moderniserings- eller ombyggnadsprojektet till tillsynsmyndigheten, som beslutar om ett nytt godkännande ska krävas. Om den fasta installationen innefattar ERTMS-utrustning ska tillsynsmyndigheten innan beslut fattas samråda med Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Modernisering definieras som ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens totala prestanda. Ombyggnation definieras som ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlag som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar den fasta installationens prestanda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen ska när ett godkänt delsystem moderniseras eller byggs om en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten. Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas negativt får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt

godkännande av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller om tillsynsmyndigheten bedömer att det planerade arbetet är av sådan omfattning att det krävs ett nytt godkännande för att delsystemet ska få tas i bruk.

Om det krävs ett nytt godkännande enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) enligt 2 kap. 14 c § järnvägsförordningen (2004:526) besluta i vilken utsträckning TSD ska tillämpas. Om Transportstyrelsen beslutar att inte tillämpa en TSD ska detta anmälas till EU-kommissionen. Anmälan ska innehålla ett underlag med uppgifter om skälen för att TSD inte tillämpas fullt ut, vilka tekniska krav Transportstyrelsen i stället avser att ställa på delsystemet och vilket organ som ansvarar för EG-kontrollen av delsystemet. (Jfr prop. 2006/07:45 s. 71 f).

### *Föreslagen ordning*

Nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer regleras i artikel 18.6 i direktiv (EU) 2016/797. I stort överensstämmer bestämmelsen med vad som gäller enligt tidigare direktiv. Det betyder att när en fast installation ska moderniseras eller byggas om ska sökanden lämna in ett underlag som beskriver projektet till den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten). Inom en månad ska myndigheten underrätta sökanden antingen om att underlaget är fullständigt eller att det krävs kompletterande underlag. Tillsynsmyndigheten ska därefter granska underlaget och besluta om det ska krävas ett nytt godkännande. En nyhet är att i de fall det är fråga om ett markbaserat ERTMS-projekt ska granskningen av underlaget ske i samarbete med ERA. Som en nyhet föreslås att definitioner av begreppen modernisering och ombyggnation från direktivet förs in i lagen. Modernisering avser ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens totala prestanda, medan ombyggnation avser ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlaget som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar den fasta installationens prestanda.

Huruvida det ska krävas nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation ska avgöras utifrån ett antal kriterier. I likhet



med nuvarande reglering ska ett nytt godkännande krävas om den övergripande säkerhetsnivån för berörda delsystem kan påverkas negativt av det planerade arbetet. Vidare kan det framgå direkt av tillämplig TSD eller en genomförandeplan till TSD:n att en modernisering eller ombyggnation av ett visst slag ska föranleda krav på nytt godkännande. Slutligen ska krävas nytt godkännande om det har gjorts ändringar av värdena för de parametrar utifrån vilka det ursprungliga godkännandet beviljats.

Sammanfattningsvis bör järnvägslagens bestämmelse om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation med redaktionella och begränsade materiella ändringar flyttas över till järnvägstekniklagen. Vidare bör begreppen modernisering och ombyggnation definieras i lagen. Förfaranderegler, t.ex. vad som ska innefattas i det underlag sökanden ska ge in till tillsynsmyndigheten och de tidsfrister för prövningen som tillsynsmyndigheten har att hålla sig till, bör införas i förordning eller myndighetsföreskrifter. Det bör därför i lagen införas ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer.

#### 13.1.4 Tillfälliga godkännanden

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får, om erforderliga krav på säkerhet är uppfyllda, bevilja tillfälligt godkännande för en fast installation om det behövs för att slutligt bedöma om kraven på godkännande är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden av fasta installationer.

## Skälen för förslaget

### *Nuvarande ordning*

Enligt bemyndigande i 2 kap. 25 § 7 järnvägslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om godkännande av delsystem enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Bemyndigandet har förts vidare till Transportstyrelsen som i 3 § Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg har infört bestämmelser om begränsat godkännande. Bestämmelsen innebär att om prover i driftsmiljö behöver genomföras och erfarenhet av drift erhållas för att kunna visa att ett delsystem uppfyller kraven i järnvägslagen kan delsystem godkännas för tidsbegränsat brukande på föreskrivna villkor. Ett godkännande kan även i andra fall vara tidsbegränsat och/eller förenat med andra villkor.

### *Föreslagen ordning*

Godkännande för ibruktagande av fasta installationer regleras i artikel 18 och 19 i direktiv (EU) 2016/797. Till skillnad från regleringen rörande godkännande av fordon saknas här bestämmelser om tillfälligt godkännande för att utföra praktiska kontroller på järnvägsnätet (jfr artikel 21.3 sista stycket). Som framgår av redogörelsen ovan finns emellertid i dag möjligheter att meddela s.k. begränsat godkännande för delsystem. Transportstyrelsen har uppgett att det är av stor vikt att myndigheten även fortsatt har möjlighet att meddela godkännanden innan det slutliga godkännandet beviljas. Enligt Transportstyrelsen är det inte ovanligt att en utbyggnad av fasta installationer sker etappvis. Som exempel nämns Trafikverkets kommande installation av ERTMS på Södra stambanan. Om det inte vore möjligt att utfärda tillfälliga godkännanden skulle det bli nödvändigt att stänga hela banan för trafik under flera månader för att utrusta en begränsad sträcka på banan med ERTMS. En etappvis utbyggnad förutsätts också ske enligt bestämmelser i enskilda TSD:er. T.ex. framgår av TSD Energi (bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 1301/2014 artikel 7.3.2), som reglerar ombygg-

nad och modernisering av kontaktledningar eller banmatnings-system, att ”Det är möjligt att gradvis ändra hela eller delar av kontaktledningen och/eller banmatningssystemet – del för del – under en längre tid för att uppnå överensstämmelse med denna TSD. Överensstämmelse för hela delsystemet kan dock endast fastställas när alla delar i ett komplett linjeavsnitt överensstämmer med TSD:n”. Enligt Transportstyrelsen förekommer det också i vissa medlemsländer att infrastrukturförvaltaren godkänner trafik med passagerare under eget ansvar i avvaktan på myndighetens slutgodkännande.

Sammanfattningsvis görs mot bakgrund härav bedömningen att tillfälliga godkännanden för ibruktagande av fasta installationer även fortsättningsvis bör få utfärdas av Transportstyrelsen under förutsättning att erforderliga krav på säkerhet kan säkerställas. De tillfälliga godkännandena bör därför i likhet med slutliga godkännanden få förenas med de villkor om säkerhet och driftskompatibilitet som behövs. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör också få meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden, genom vilka t.ex. krav på säkerhet kan uppställas.

## **13.2 Godkännande av fordon**

### **13.2.1 Bakgrund**

För fordonsgodkännanden införs en rad nyheter genom direktiv (EU) 2016/797. I skälen till direktivet anges att för att bidra till fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och skapa billigare och snabbare godkännandeförfaranden och ökad järnvägssäkerhet är det lämpligt att effektivisera och harmonisera förfarandena för godkännande på unionsnivå. En nyhet är därför att ERA ska pröva och utfärda godkännanden. När fordonets ”område för användning” är begränsat till järnvägsnät inom en medlemsstat, ska dock sökanden även fortsatt ha möjlighet att låta den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstaten pröva godkännandet. Godkännande att släppa ut fordon på marknaden regleras i huvudsak i artikel 21 i direktivet. I artikel 24 och 25 finns bestämmelser om typgodkännanden. Direktivets reglering föreslås i övergripande

delar genomförs i den nya järnvägstekniklagen och till denna lag anslutande förordning. Därtill kommer ett par EU-förordningar få stor betydelse vid prövning av godkännandearbena. Det gäller förordningen (EU) 2016/796 som reglerar ERA:s befogenheter och uppgifter samt den av EU-kommissionen beslutade genomförandeförordningen (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon (den s.k. PAVA). Avsikten är också att genomförandeförordningen kompletteras med mer detaljerade riktlinjer från ERA om tolkning och tillämpning av bestämmelserna. Förhoppningen är att den enhetliga regleringen ska underlätta godkännandeprovningen genom att korta tiden för provningsförfarandet och därmed minska kostnaderna för godkännanden.

### 13.2.2 Grundläggande krav för att fordon ska få släppas ut på marknaden och prövningsinstanser

**Förslag:** Ett fordon får släppas ut på marknaden endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten eller av Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Ett godkännande prövas och gäller för ett visst område för användning.

Godkännanden prövas och utfärdas av ERA eller, i de fall fordonet endast ska användas i Sverige, av antingen tillsynsmyndigheten eller av ERA. Sökanden väljer i dessa fall vilken av instanserna som ska pröva godkännandet. Ansökan ska i samtliga fall ges in till one-stop-shop vid ERA.

Fordonsgodkännanden som beviljats före järnvägstekniklagens ikraftträdande ska fortsätta att gälla på de villkor som framgår av godkännandet till dess fordonets område för användning ska utökas eller fordonet ska moderniseras eller byggas om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande krävs.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal om att fordonsgodkännanden som beviljats av nationella säkerhetsmyndigheter i Danmark, Norge eller Finland ska gälla för trafik till stationer eller terminaler på den svenska sidan gränsen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om godkännanden att släppa ut fordon på marknaden.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Enligt nuvarande ordning godkänns delsystem för att få tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Det gäller både delsystem som kan hänföras till fasta installationer och till fordon. Det finns också särskilda regler om fordonsgodkännanden i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen (2004:526). Även dessa bestämmelser hänför sig dock till grundbestämmelsen om krav

på tillsynsmyndighetens godkännande av att ta i bruk de delsystem fordonet består av. (Jfr prop. 2003/04:123 s. 80 f.)

### *Föreslagen ordning*

Genom artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 införs en delvis ny ordning för fordonsgodkännanden. Det gäller i första hand införandet av godkännande på unionsnivå. Vidare tydliggörs att det är fordonet som godkänns och inte de delsystem som fordonet består av. Nuvarande godkännande för "ibruktagande" ersätts av godkännande för "utsläppande på marknaden". Begreppet "område för användning" görs mer centralt genom att fordonsgodkännande ska vara knutet till ett sådant område. Om detta område begränsar sig till järnvägsnät i Sverige, får den nationella säkerhetsmyndigheten i landet pröva och bevilja godkännandet. Det är sökanden som i dessa fall väljer om prövningen ska utföras av ERA eller av den nationella säkerhetsmyndigheten. Om området för användning omfattar flera medlemsstater ska ERA pröva godkännandet. ERA hänskjuter därvid till den berörda nationella säkerhetsmyndigheten ingivet underlag för bedömning. En ansökan om godkännande av fordon ska dock alltid ges in via den s.k. one-stop-shop vid ERA. One-stop-shop är ett informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i förordningen (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå.

Enligt artikel 21.5 i direktiv (EU) 2016/797 ska ERA när en ansökan ställts dit inledningsvis göra en bedömning av om underlaget sökanden bifogat ansökan är fullständigt, relevant och sammanhängande i förhållande till tillämpliga TSD:er. Först därefter ska underlaget hänskjutas till berörd nationell säkerhetsmyndighet. Om området för användning avser flera medlemsstater hänskjuts underlaget till respektive nationell säkerhetsmyndighet. Den nationella säkerhetsmyndigheten gör därefter en kontroll av om underlaget är fullständigt, relevant och sammanhängande med avseende på förhållanden som rör kompatibiliteten med aktuellt järnvägsnät i medlemsstaten samt i förhållande till övriga krav som ställs för att beviljas godkännande enligt nationella regler. Både ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten får vid "berättigade tvivel" begära

att tester utförs på aktuellt järnvägsnät. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda tillfälligt godkännande för att möjliggöra tester på järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltaren (i Sverige Trafikverket) ska också se till att tester kan äga rum på järnvägsnätet inom tre månader från ERA:s eller den nationella säkerhetsmyndighetens begäran.

För att reglera samarbetet mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna ska ERA ingå samarbetsavtal (artikel 21.14) med de nationella säkerhetsmyndigheterna i enlighet med artikel 76 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796. Avtalen ska innehålla en beskrivning av uppgifter och resultatvillkor och fastställa tidsfrister. Genom avtalen ska också regleras hur de avgifter som de sökande betalar ska fördelas mellan ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten.

Fordon som redan har godkänts för att tas i bruk när den nya lagen träder i kraft kommer inte omfattas av de nya bestämmelserna. Enligt övergångsbestämmelser i artikel 54 i direktiv (EU) 2016/797 ska sådana fordonsgodkännanden fortsätta gälla på de villkor som framgår av godkännandet till dess att fordonets område för användning utvidgas. Vid en utvidgning av området för användning kommer krävas ett godkännande för utsläppande på marknaden i enlighet med de nya reglerna, dock endast för det nya området för användning. Detsamma bör gälla om fordonet moderniseras eller byggs om på ett sådant sätt att ett nytt godkännande är erforderligt (se nedan avsnitt 13.2.7).

Sammanfattningsvis bör i järnvägstekniklagen införas en bestämmelse som innebär att fordon får släppas ut på marknaden endast efter godkännande av ERA eller, om fordonet ska användas enbart på järnvägsnät i Sverige, av tillsynsmyndigheten eller av ERA. Fordonsgodkännanden beviljade före den nya lagens ikraftträdande fortsätter att gälla. Det bör också införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om godkännande att släppa ut fordon på marknaden. Med stöd av bemyndigandet kan t.ex. uppställas tekniska och säkerhetsmässiga krav för ett godkännande samt procedur- och förfaranderegler.

### 13.2.3 Avtal om gränsöverskridande godkännanden

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal om att godkännanden som beviljats av nationella säkerhetsmyndigheter i Danmark, Norge eller Finland ska gälla för trafik till stationer eller terminaler på den svenska sidan gränsen.

#### Skälen för förslaget

Enligt artikel 21.8 i direktiv (EU) 2016/797 ska fordonsgodkännanden vara giltiga utan utvidgning av området för användning för trafik till stationer belägna nära gränsen i angränsande medlemsstater. För Sveriges del kan frågan således aktualiseras i förhållande till Danmark (via Öresundsbron), Finland (via övergången i Haparanda även om spårvidden f.n. utgör ett hinder) och Norge som medlem av EES och därmed föremål för regleringen i direktivet. En sådan ordning gäller dock först efter samråd mellan de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna. Sådant samråd får enligt artikeln genomföras i varje enskilt fall eller fastställas i ett gränsöverskridande avtal mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Det kan konstateras att resultatet av ett sådant avtal, såvitt avser att fordonsgodkännanden som har beviljats av myndighet i annan stat ska gälla på det svenska järnvägsnätet, skulle kunna anses innebära en överflyttning av förvaltningsuppgifter innefattande myndighetsutövning till annat land (jfr 10 kap. 8 § regeringsformen). Eftersom denna ordning framgår av direktivet och beslutanderätt redan har överflyttats till samarbetet inom EU, dvs. inklusive avtal som ingås med andra medlemsstater eller som ingår i EES, behövs inte någon särskild överlåtelse av befogenheter från riksdagen.

I lagen bör införas ett bemyndigande av innebörden att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får ingå avtal om att godkännanden som beviljats av nationella säkerhetsmyndigheter i Danmark, Norge eller Finland ska gälla för trafik till stationer eller terminaler på den svenska sidan gränsen.



### 13.2.4 Tekniska krav för godkännande att släppa ut fordon på marknaden

**Förslag:** Ett godkännande av fordon för att släppas ut på marknaden ska beviljas om sökanden kan visa EG-kontrollförklaringar jämte erforderligt tekniskt underlag för de delsystem fordonet består av, teknisk kompatibilitet och säker integration av de delsystem fordonet består av samt att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Som framgår ovan innebär nuvarande ordning i järnvägslagen att det eller de delsystem som ett fordon består av måste godkännas av tillsynsmyndigheten för att få tas i bruk. Bestämmelserna kompletteras dock av särskilda regler om fordonsgodkännanden. Dessa regler infördes i samband med genomförandet av direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen i svensk lagstiftning (propositionen 2010/11:160) och återfinns i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen (2004:526). Även de särskilda reglerna om fordonsgodkännanden relaterar dock till bestämmelsen om godkännande att ta i bruk delsystem enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. De särskilda reglerna om fordonsgodkännanden utgår ifrån i vilken utsträckning fordonet överensstämmer med TSD och om de delsystem som fordonet består av redan är godkända för att tas i bruk eller inte. Enligt 2 kap. 15 § järnvägslagen ska fordon som helt överensstämmer med TSD och vars delsystem redan har godkänts för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen godkännas av tillsynsmyndigheten utan ytterligare prövning. Fordon som visserligen överensstämmer med TSD, men vars delsystem inte har godkänts för att tas i bruk ska enligt 2 kap. 16 § järnvägslagen godkännas om sökanden visar upp EG-kontrollförklaringar för delsystemen, dokumentation som visar att delsystemen som fordonet består av är tekniskt kompatibla

med varandra och med järnvägsinfrastrukturen och slutligen att fordonet uppfyller nationella särkrav om säkerhet och driftskompatibilitet. För äldre fordon som inte alls, eller endast till viss del, överensstämmer med TSD gäller enbart den grundläggande regeln om godkännande av delsystem enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (dvs. fordon som projekterats och byggts innan de EU-rättsliga driftskompatibilitetsbestämmelserna införlivats i svensk lagstiftning den 1 juli 2004). Ett fordonsgodkännande som beviljats av behörig instans i annat land inom EES eller i Schweiz ska enligt huvudregeln i 2 kap. 18 § järnvägslagen gälla i Sverige om inte något annat är särskilt föreskrivet. Annat är dock särskilt föreskrivet. Bestämmelserna i 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen innebär att det oftast krävs ett kompletterande godkännande från tillsynsmyndigheten för att ett fordon som godkänts i annat land ska få användas på svenska järnvägsnät.

### *Föreslagen ordning*

Den nya regleringen för fordonsgodkännande enligt artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 liknar såvitt avser de tekniska kraven i stor utsträckning vad som i nuvarande ordning gäller för fordon som överensstämmer med TSD, men vars delsystem inte är godkända sedan tidigare, dvs. bestämmelsen i 2 kap. 16 § järnvägslagen. För att ett fordon ska godkännas för att släppas ut på marknaden krävs att den sökande visar att de delsystem fordonet består av uppfyller kraven vid EG-kontroll. Detta visas genom att sökanden presenterar EG-kontrollförklaringar jämte tekniskt underlag för berörda delsystem. Vidare ska sökanden visa teknisk kompatibilitet hos de delsystem som fordonet består av. Prövningen ska göras i förhållande till relevanta TSD:er och nationella regler. Därutöver ska delsystemen i fordonet vara säkert integrerade med varandra. Även detta ska avgöras på grundval av underlaget i sökandens ansökan och med utgångspunkt från tillämpliga TSD:er och nationella regler, men också utifrån gemensamma säkerhetsmetoder enligt artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet (EU) 2016/798. Slutligen ska sökanden presentera dokumentation som visar att fordonet är tekniskt kompatibelt med det järnvägsnät som fordonet ska användas på, dvs. det område för användning som ansökan avser. Huruvida krav på

kompatibilitet med järnvägsnätet är uppfyllda ska bedömas enligt tillämpliga TSD:er och nationella regler, det nationella infrastrukturregistret och den gemensamma säkerhetsmetoden för riskbedömning enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2016/798. Om det för att sökanden ska kunna presentera dokumentation som visar att kraven är uppfyllda är nödvändigt att provköra fordonet på den aktuella infrastrukturen får den nationella säkerhetsmyndigheten bevilja tillfälligt godkännande, se nedan avsnitt 13.2.5. Direktivets bestämmelser om vilka regler tillsynsmyndigheten får och ska beakta i prövningen av respektive punkt, bör genomföras i förordning.

### 13.2.5 Tillfälliga godkännanden av fordon

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får bevilja tillfälligt godkännande för fordon om prov på järnvägsnätet är nödvändigt för att bedöma om kraven på teknisk kompatibilitet är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden under godkännandeprocessen samt under EG-kontrollförfarandet samt om skyldighet för infrastrukturförvaltare att tillhandahålla kapacitet för prov av fordon.

#### Skälen för förslaget

För närvarande saknas särskilda regler om tillfälliga godkännanden under godkännandeprovningen i lag eller förordning. Däremot finns regler som innebär att det kan krävas praktiska tester i verklig järnvägsmiljö innan ett fordon slutligt godkänns för att tas i bruk, vilket innebär att det i praktiken meddelas tillfälliga godkännanden redan i dag. Genom artikel 21.3 i direktiv (EU) 2016/797 införs regler om tillfälliga godkännanden. När körprov är nödvändigt för att sökanden ska kunna presentera dokumentation som visar att kraven för godkännande vad gäller teknisk kompatibilitet är uppfyllda, ska den nationella säkerhetsmyndigheten kunna bevilja tillfälligt godkännande för fordonet. Syftet är att sökanden under en begränsad period ska ha möjlighet att använda fordonet för att utföra praktiska

kontroller på järnvägsnätet. Det bör i den nya järnvägstekniklagen införas en bestämmelse av denna innebörd. Enligt ovan nämnd artikel begränsas den nationella säkerhetsmyndighetens möjligheter att bevilja tillfälligt godkännande till förhållanden som rör kraven i artikel 21.3 första stycket b och d, dvs. teknisk kompatibilitet hos de mobila delsystem fordonet består av samt fordonets tekniska kompatibilitet med järnvägsnätet i det område för användning som ansökan avser.

Det är den nationella säkerhetsmyndigheten, i Sverige tillsynsmyndigheten, som har de kunskaper om järnvägsnätet och järnvägs miljön och nationellt regelverk som krävs för att kunna bevilja tillfälligt godkännande. Enligt artikel 19 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 av den 4 april 2018 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ska den nationella säkerhetsmyndigheten bevilja tillfälliga godkännanden i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning. Det är således den nationella säkerhetsmyndigheten som meddelar tillfälliga godkännanden även i de fall den slutliga prövningen av godkännande för utsläppande på marknaden eller typgodkännande av fordonet görs av ERA.

Transportstyrelsen har påpekat att det kan behöva meddelas tillfälliga godkännanden redan i samband med EG-kontroll, dvs. redan under bedömning av överensstämmelse hos ett anmält eller utsett organ och innan det har inletts en godkännandeprovning. Huruvida detta är möjligt enligt direktiv (EU) 2016/797 och lämpligt bör övervägas ytterligare och preciseras i förordning. Det skulle dock kunna anses ligga i linje med de ambitioner som kommer till uttryck i den ovan nämnda genomförandeförordningen (EU) 2018/545 enligt vilken det till godkännandeprocessen införs en fas av s.k. förhandshantering (pre-engagement) som syftar till att klargöra förutsättningarna för den kommande godkännandeprovningen. Denna fas kan pågå under flera år (dock längst sju år). Mot bakgrund härav bör i lagen införas ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tillfälliga godkännanden under godkännandeprocessen och under EG-kontrollförfarandet.

Vidare ska enligt artikel 21.3 tredje stycket i direktivet infrastrukturförvaltare i samråd med sökanden ”på alla sätt anstränga sig”

för att se till att prover kan äga rum inom tre månader från sökandens begäran. För svenskt vidkommande innebär detta att när väl Transportstyrelsen beviljat ett tillfälligt godkännande bör Trafikverket vara behjälplig med att ordna kapacitet på järnvägsnätet för att körproverna ska kunna genomföras. Enligt 2 kap. 22 § järnvägsförordningen (2004:526) åvilar en sådan skyldighet redan Trafikverket. Något föreskriftsbemyndigande i denna del är inte erforderligt eftersom Trafikverket är en myndighet under regeringen och föreskrifterna därmed faller in under den s.k. restkompetensen enligt 8 kap. 7 § regeringsformen. Däremot bör det införas ett bemyndigande som möjliggör att ställa krav på andra infrastrukturförvaltare, om bedömningen görs att det är erforderligt.

### 13.2.6 Krav på nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation

**Förslag:** Bestämmelser om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation ändras i huvudsak redaktionellt. När fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden moderniseras eller byggs om krävs ett nytt godkännande för utsläppande på marknaden om (1) det görs ändringar som påverkar den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet i en sådan omfattning att det enligt parametrar i tillämpliga TSD:er eller nationella regler ska krävas ett nytt godkännande, (2) den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt eller (3) det annars följer av föreskrivna TSD att nytt godkännande ska krävas. Detsamma ska gälla vid modernisering eller ombyggnation av fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning. Sökanden gör bedömningen av om ett nytt godkännande erfordras enligt punkt 1–3.

”Modernisering” ska definieras som ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar fordonets prestanda. ”Ombyggnation” ska definieras som ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlag som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar fordonets prestanda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om nytt godkännande efter modernisering eller ombyggnation, inklusive vilka krav som ska gälla vid modernisering eller ombyggnation av fordon som har godkänts enligt äldre lagstiftning.

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Som framgår ovan utgår nuvarande ordning i järnvägslagen ifrån att det i första hand är delsystemen som fordonet består av som ska

godkännas för att tas i bruk, och inte fordonet som en helhet. Enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen ska, när ett redan godkänt delsystem moderniseras eller byggs om, en beskrivning av arbetet ges in till tillsynsmyndigheten. Om tillsynsmyndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas negativt, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande. Detsamma gäller om tillsynsmyndigheten bedömer att arbetet är av sådan omfattning att det ska krävas ett nytt godkännande för att få ta delsystemet i bruk. Om det krävs ett nytt godkännande ska tillsynsmyndigheten besluta i vilken utsträckning TSD:er ska tillämpas. Om tillsynsmyndigheten beslutar att TSD:er inte ska tillämpas, ska myndigheten anmäla detta till EU-kommissionen. Anmälan ska innehålla underlag med uppgifter om varför en eller flera TSD:er inte tillämpas fullt ut, vilka tekniska krav tillsynsmyndigheten i stället avser att uppställa för att delsystemet ska beviljas nytt godkännande samt vilket organ som ansvarar för EG-kontrollen, se 2 kap. 14 c § järnvägsförordningen (2004:526). (Jfr prop. 2006/07:45 s. 71 f. och prop. 2010/11:160 s. 27 ff.).

### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797 ska vid modernisering eller ombyggnation av befintliga fordon som redan omfattas av ett godkännande att släppas ut på marknaden krävas ett nytt godkännande om (1) det har gjorts en ändring av värdena för parametrarna i tillämpliga TSD:er eller eventuella nationella regler som rör den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och järnvägsnätet som är av sådan omfattning att det ska föranleda krav på nytt godkännande, (2) den övergripande säkerhetsnivån för fordonet kan påverkas negativt att de planerade arbetena, eller (3) det krävs i tillämplig TSD. Begreppet ”modernisering” definieras i artikel 2 i direktiv (EU) 2016/797 som ett arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar delsystemets totala prestanda. ”Ombyggnad” definieras som ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som resulterar i en förändring i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om detta tekniska underlag existerar, och som förbättrar delsystemets totala prestanda”. I nya järnvägstekniklagen bör införas en bestämmelse som innebär att det ska krävas ett nytt godkännande om någon av de

i punkt 1–3 ovan angivna förhållandena är för handen. För att bidra till bedömningen av om ett nytt godkännande i det enskilda fallet är erforderligt bör även direktivets definitioner av begreppen modernisering eller ombyggnation föras in i lagen. Det är innehavaren av ett fordon som är föremål för modernisering eller ombyggnation som ska avgöra om ett nytt godkännande krävs enligt punkt 1–3. Detta följer av skäl 23 i direktiv (EU) 2016/797 och skiljer sig från nuvarande ordning enligt järnvägslagen och också ifrån förfarandet vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer, där ett underlag rörande arbetena ges in till tillsynsmyndigheten som gör bedömningen om nytt godkännande ska krävas (3 kap. 3 § andra stycket). Tillsynsmyndigheten utövar dock tillsyn över regelefterlevnaden enligt 5 kap. järnvägstekniklagen.

Bestämmelserna om nytt godkännande för utsläppande på marknaden vid modernisering eller ombyggnation bör innefatta fordon som vid den nya lagens ikraftträdande redan har godkänts för att tas i bruk. Även om det i artikel 21.12 i direktivet endast talas om fordon som är föremål för godkännande för utsläppande på marknaden (dvs. ett godkännande enligt de nya reglerna) och övergångsbestämelsen för fordon i direktivets artikel 54 endast anger att godkännanden beviljade innan ikraftträdandet ska fortsätta gälla på de villkor enligt vilka de beviljades till dess fordonets område för användning ska utvidgas, måste regelverket tolkas så att det även ska krävas godkännande enligt nya regelverket efter en modernisering eller ombyggnation. Det får anses följa av det faktum att det då krävs *nytt* godkännande och att avsikten med direktivets reglering måste vara att nya godkännanden beviljas enligt ny lagstiftning. För en sådan tolkning talar också att det ska framgå av TSD när en modernisering eller ombyggnation är av sådan omfattning att ett nytt godkännande ska krävas. Till detta kan läggas att det av skäl 14 i ny version av TSD:n Lok och passagerarfordon, som nu är under utarbetande, framgår att ”Vehicles and vehicle types are to remain authorised in accordance with Article 54(2) of Directive (EU) 2016/797 without prejudice to Article 21(12) and 24(3) of that Directive. In the case of renewal or upgrading of those vehicles, the provisions of this Regulation are to apply in accordance with article 21(12) of Directive (EU) 2016/797.”

Det är emellertid inte osannolikt att här föreslagen praktik, enligt vilken ett befintligt godkännande för ibruktagande enligt gamla



regler ska ersättas av ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt nya regler kommer att innebära vissa oklarheter och tillämpningssvårigheter. Det kan exempelvis gälla hur omfattande den nya prövningen ska vara. Ska prövningen t.ex. helt motsvara den för ny-tillverkade fordon när det gäller EG-kontrollförfarande m.m.? För att möjliggöra att i föreskrifter klargöra förfarandet bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges mandat att meddela sådana föreskrifter. När det gäller vilken prövningsinstans som ska pröva godkännandet kommer den allmänna regeln gälla (se avsnitt 13.2.2.) Det betyder att sökanden i de fall fordonets område för användning begränsar sig till järnvägsnät i Sverige kan välja om godkännandet ska prövas av ERA eller av tillsynsmyndigheten. Om området för användning ska omfatta järnvägsnät utanför Sveriges gränser inom EES eller i Schweiz ska ERA pröva godkännandet. Ansökan ges i samtliga fall in till one-stop-shop vid ERA.

Sammanfattningsvis bör till järnvägstekniklagen föras över bestämmelse av innebörden att när ett fordon som redan har godkänts ska moderniseras eller byggas om, krävs ett nytt godkännande om något av de i lagen uppställda kriterierna är för handen. Begreppen modernisering och ombyggnation bör definieras i enlighet med direktivets definitioner av begreppen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela föreskrifter om nytt godkännande vid modernisering eller ombyggnation av fordon samt om vilka krav som i dessa avseenden ska gälla för fordon som redan omfattas av godkännande för att tas i bruk när den nya lagen träder i kraft.

### 13.2.7 Uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordons område för användning

**Förslag:** När området för användning ska utvidgas för ett fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden krävs ett uppdaterat godkännande som omfattar det nya området för användning. Om det befintliga fordonsgodkännandet har beviljats av tillsynsmyndigheten och det nya området för användning också avser järnvägsnät i Sverige, prövas ansökan om uppdaterat godkännande av tillsynsmyndigheten. Ansökan lämnas då också in till tillsynsmyndigheten. I övriga fall prövas ansökan om uppdaterat godkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå och ansökan lämnas in via one-stop-shop.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordons område för användning, inklusive vilka krav som ska ställas om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning.

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Även om det enligt nuvarande reglering enligt järnvägslagen inte uttryckligt anges att godkännanden av delsystem avser ett visst ”område för användning” gäller redan i dag godkännanden för ibruktage av delsystem i fordon viss järnvägsinfrastruktur eller vissa järnvägsnät. Det finns dock inget som hindrar att ansökan avser all infrastruktur och alla järnvägsnät i Sverige. Sökanden anger i ansökan på vilken infrastruktur och järnvägsnät fordonet ska användas och sätter därmed ramarna för prövningen. Fordonet får endast användas inom det område för användning för vilket prövning och godkännande skett. Begränsningar och preciseringar av användningsområdet kan föras in som villkor i godkännandet. Med anledning av ändringar i det bakomliggande EU-regelverket (direktiv 2008/57/EG), kompletterades bestämmelsen om godkännanden av delsystem 2011 med särskilda bestämmelser om godkännande av

järnvägsfordon (prop. 2010/11:160 s. 27 ff.). Enligt 2 kap. 15–21 §§ järnvägslagen innebär reglerna bland annat att ett fordon som godkänts av behörig instans i ett annat land inom EES eller i Schweiz enligt huvudregeln skall gälla i Sverige, om inte annat är särskilt föreskrivet (2 kap. 18 § första stycket järnvägslagen). Samtidigt beslutades dock föreskrifter om krav på kompletterande godkännande i järnvägsförordningen (2004:526), vilket fått till följd att det vanliga fortsatt är att det krävs ett kompletterande godkännande för den som har ett fordonsgodkännande från annat land och som vill kunna använda fordonet även i Sverige (2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen). Den kompletterande prövningen gäller dock i huvudsak fordonets kompatibilitet med det svenska järnvägsnätet.

### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 21.13 i direktiv (EU) 2016/797 ska en sökande som önskar utvidga området för användning för ett redan godkänt fordon komplettera det tidigare prövningsunderlaget med handlingar som visar att kraven för godkännande enligt artikel 21.3 punkt a–d är uppfyllda även för det nya utvidgade området för användning. Även om prövningen inte formellt begränsas till vissa av de för godkännande av fordon uppställda kraven (jfr avsnitt 13.2.4), torde det i första hand bli fråga om kraven enligt artikel 21.3 d, som gäller fordonets tekniska kompatibilitet med järnvägsnätet. Prövningsunderlaget ska lämnas in till ERA via informations- och kommunikationssystemet one-stop-shop (artikel 12 i förordningen (EU) 2016/796). Om det ursprungliga fordonsgodkännandet beviljats av den nationella säkerhetsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) och det nya området för användning avser järnvägsnät i samma medlemsstat ska dock ansökan om uppdaterat godkännande prövas av den nationella säkerhetsmyndigheten. Ansökningshandlingarna lämnas då också in direkt till nationella säkerhetsmyndigheten, till skillnad från övriga ansökningar om fordonsgodkännanden.

Om fordonet vid järnvägstekniklagens ikraftträdande omfattas av ett godkännande för ibruktage enligt järnvägslagen eller enligt äldre lagstiftning gäller i stället övergångsbestämmelserna till lagen (punkt 5). Enligt artikel 54.3 i direktiv (EU) 2016/797 ska i de fall ett fordon område för användning utvidgas gälla att det krävs ett

nytt godkännande för att släppas ut på marknaden enligt artikel 21, såvitt avser det nya och utvidgade området. Detta torde kunna få till följd att ett enskilt fordon kommer att kunna omfattas av både ett godkännande för ibruktagande för det ursprungliga området för användning och ett godkännande för utsläppande på marknaden för det nya området för användning. Hur omfattande prövningen ska vara i dessa fall och vad den mer i detalj ska innefatta bör meddelas i föreskrifter på lägre föreskriftsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande till regeringen eller vidare till tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om uppdaterat godkännande, inklusive vilka krav som ska ställas när befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning. Föreskrifterna kommer att utgöra sådana nya nationella regler som regleras i direktiv (EU) 2016/797, vilket bland annat innebär krav på notifiering och godkännande av ERA och EU-kommissionen (se artikel 14 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 25 i förordningen (EU) 2016/796).

Sammanfattningsvis föreslås att det införs en ny ordning och terminologi för fordon som redan omfattas av ett fordonsgodkännande och vars område för användning ska utvidgas. Den nya ordningen innebär att det ska krävas ett uppdaterat godkännande för det nya området för användning. Prövning och utfärdande hanteras av ERA, om inte det ursprungliga godkännandet beviljats av tillsynsmyndigheten och det nya området för användning endast avser järnvägsnät i Sverige. I dessa fall prövas ansökan om uppdaterat godkännande av tillsynsmyndigheten och ansökan lämnas då också in direkt dit.

### 13.2.8 Typgodkännande av fordon

**Förslag:** Nuvarande bestämmelser om typgodkännande kompletteras. Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten får på särskild ansökan bevilja typgodkännande för fordon som uppfyller de krav som uppställs för fordon att släppas ut på marknaden. Tillsynsmyndigheten får därutöver på sökandens begäran i samband med beviljande av ett godkännande för utsläppande på marknaden, ett nytt godkännande efter modernisering eller ombyggnation eller ett uppdaterat godkännande vid utvidgning av ett fordons område för användning bevilja ett typgodkännande för fordonet. Detsamma gäller Europeiska unionens järnvägsbyrå, om prövningen sker där. Typgodkännanden ska föras in i det europeiska registret över godkända fordonstyper.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om typgodkännanden och rapportering till det europeiska registret över godkända fordonstyper.

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Typgodkännanden regleras i 2 kap. 20 § järnvägslagen. Av bestämmelsen framgår att när tillsynsmyndigheten godkänner ett järnvägsfordon för att tas i bruk ska myndigheten även godkänna fordonstypen. Om sökanden begär det får tillsynsmyndigheten också godkänna en fordonstyp utan att samtidigt godkänna ett visst fordon. Tillsynsmyndigheten ska enligt 2 kap. 23 § järnvägsförordningen (2004:526) underrätta Europeiska unionens järnvägsbyrå när ett godkännande av en fordonstyp beviljas, ändras, tillfälligt dras tillbaka eller återkallas. (Jfr prop. 2010/11:160 s. 33 f.).

##### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 24 i direktiv (EU) 2016/797 får ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten ”beroende på vad som är lämpligt”

bevilja fordonstypgodkännanden i enlighet med det förfarande som anges i artikel 21 (dvs. den allmänna bestämmelsen om fordonsgodkännanden). För att avgöra vilken av instanserna som ska anses lämplig att pröva ansökan om typgodkännande tillämpas samma regel som gäller för att avgöra vilken av instanserna som ska pröva godkännande för utsläppande på marknaden. Det betyder att sökanden får välja i de fall området för användning endast avser järnvägsnät i Sverige, och i annat fall gäller att ERA prövar ansökan (artikel 24.1). Om ett fordon är föremål för godkännandeprovning hos en av instanserna, torde det också anses lämpligt att samma instans prövar typgodkännandet (artikel 24.2). Detta kommer i den föreslagna regleringen till uttryck genom att sökanden får begära att den instans som prövar ett godkännande för utsläppande på marknaden, ett nytt godkännande efter modernisering eller ombyggnation eller ett uppdaterat godkännande för utvidgning av ett fordons område för användning samtidigt även beviljar typgodkännande.

Hänvisningen till artikel 21 i artikel 24 får också anses innebära att de materiella krav som uppställs för ett fordonsgodkännande enligt artikel 21.3 punkt a–d även gäller för typgodkännanden. Ansökan om typgodkännande, information om ”alla ansökningar” som avser fordonet, de olika etapperna i och resultaten av EG-kontrollförklaringar och, i förekommande fall, kommunikation till och beslut från överklagandenämnden<sup>44</sup>, ska lämnas in via one-stop-shop enligt artikel 12 i förordningen (EU) 2016/796 och ställas till den instans sökanden väljer att pröva ansökan (artikel 24.1). Även den av EU-kommissionen antagna genomförandeförordningen (EU) 2018/545 om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden innehåller direkt tillämpliga bestämmelser om typgodkännanden. ERA uppges också ha för avsikt att utfärda riktlinjer om hur bestämmelserna i genomförandeförordningen ska tolkas. När ett fordonstypgodkännande beviljas ska provningsmyndigheten, på begäran av sökanden och med underlag ifrån denne, se till att fordonstypen registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper (artikel 24.7). En bestämmelse om detta bör föras in i järnvägs- tekniklagen. Det bör i lagen också införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att med-

---

<sup>44</sup> Jfr artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797 och artikel 55–59 i förordning (EU) 2016/796.

dela föreskrifter om typgodkännanden, krav på förnyade typgodkännanden samt om rapportering till det europeiska registret över godkända fordonstyper.

### **13.2.9 Godkännande av fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp**

**Förslag:** I likhet med vad som gäller enligt nuvarande lagstiftning ska ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp utan ytterligare kontroller beviljas ett godkännande för att släppas ut på marknaden om sökanden visar upp en försäkran om typöverensstämmelse. Europeiska kommissionen fastställer i en genomförandeakt hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om försäkran om typöverensstämmelse och om godkännanden på grundval av en sådan.

### **Skälen för förslaget**

#### *Nuvarande ordning*

Bestämmelser om typgodkännanden infördes i järnvägslagen genom propositionen Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll 2010/11:160. Genom ändringarna infördes bestämmelserna i direktiv 2008/57/EG i svensk lagstiftning. Enligt 2 kap. 21 § järnvägslagen ska ett järnvägsfordon som överensstämmer med en tidigare godkänd fordonstyp godkännas utan ytterligare kontroller om sökanden visar upp en försäkran om överensstämmelse. I bilagan till EU-kommissionens förordning (EU) 201/2011 finns bestämmelser om hur försäkran om överensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig.

### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 25 i direktiv (EU) 2016/797 ska en sökande som ansöker om godkännande av ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp utan ytterligare kontroller beviljas ett fordonsgodkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse med denna fordonstyp. EU-kommissionen ska enligt artikel 24.4 i en genomförandeakt fastställa hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att ligga till grund för ett godkännande. För närvarande och till dess EU-kommissionen beslutat en ny förordning gäller förordningen (EU) 201/2011.

Nyhet i direktiv (EU) 2016/797 är att godkännanden är knutna till ett visst område för användning. Detta gäller även typgodkännanden och godkännanden beviljade på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse. Det betyder t.ex. att ERA kommer att kunna utfärda ett typgodkännande som innefattar ett område för användning som avser järnvägsnät i Sverige på grundval av vilket en sökande kan komma att ansöka om godkännande hos tillsynsmyndigheten enligt en försäkran om typöverensstämmelse.

En försäkran om typöverensstämmelse ska enligt artikel 24.5 fastställas enligt kontrollförfarandena i tillämpliga TSD:er och, i de fall TSD:er inte är tillämpliga, förfaranden för bedömning av överensstämmelse enligt vissa angivna moduler i Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG.

Sammanfattningsvis ska i likhet med vad som gäller enligt nuvarande lagstiftning ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp utan ytterligare kontroller beviljas ett godkännande för att släppas ut på marknaden om sökanden kan visa upp en korrekt utformad försäkran om typöverensstämmelse. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela föreskrifter om försäkran om typöverensstämmelse samt om fordonsgodkännanden som sker på grundval av en sådan försäkran.



### 13.2.10 Krav på förnyat typgodkännande

**Förslag:** Bestämmelser om krav på förnyat typgodkännande flyttas med vissa justeringar över till järnvägstekniklagen. Om de TSD:er eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras, och de ändrade reglerna innehåller krav på förnyelse av berörda typgodkännanden, ska tillsynsmyndigheten besluta att sådana typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har beviljat typgodkännandet, beslutar byrån om förnyelse. En förnyad prövning och de kontroller som krävs i samband därmed får endast avse fordonets överensstämmelse med de regler som har ändrats.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förnyat typgodkännande.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 kap. 20 § tredje stycket järnvägslagen får tillsynsmyndigheten om de föreskrifter som har legat till grund för ett typgodkännande ändras besluta att berörda typgodkännanden ska förnyas för att fortsatt vara giltiga. Tillsynsmyndighetens prövning får enligt 2 kap. 23 a § järnvägsförordningen (2004:526) endast avse förhållanden som påverkas av de ändrade föreskrifterna. (Jfr prop. 2010/11:160 s. 33 f.).

#### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 24.3 i direktiv (EU) 2016/797 ska när ”relevanta” bestämmelser i TSD:er eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras ett förnyat typgodkännande krävas om detta framgår av de nya reglerna. Det ankommer på den prövningsinstans som beviljat typgodkännandet att bedöma huruvida en viss ändring är relevant för ett beviljat typgodkännande och, om så bedöms vara fallet, besluta att förnyelse av godkännandet krävs för

fortsatt giltighet. På sökandens begäran ska därvid en förnyad prövning av typgodkännande göras. Den förnyade prövningen och de kontroller som utförs i samband därmed får i likhet med vad som gäller enligt nuvarande ordning endast avse förhållanden som berör de nya och ändrade reglerna. Nytt i förhållande till nuvarande ordning är således att det när ändringar görs i TSD:er eller nationella regler ska uttryckligt anges att de nya reglerna ska föranleda krav på förnyelse av berörda typgodkännanden. Den instans, dvs. ERA eller tillsynsmyndigheten, som beviljat typgodkännandet är då skyldig att kräva förnyelse av typgodkännandet. Den bedömning prövningsinstansen ska göra för att avgöra huruvida ett nytt godkännande krävs inskränker sig således till om den aktuella bestämmelsen är relevant för ett visst typgodkännande.

Enligt övergångsbestämmelserna i artikel 54 i direktiv (EU) 2016/797 ska fordonsgodkännanden, inklusive typgodkännanden, som beviljats före den 16 juni 2019 fortsätta att gälla på de villkor enligt vilka de ursprungligen beviljats (om medlemsstaten anmält förlängd införlivandeperiod för direktivet gäller i stället 16 juni 2020). Som framgår ovan gäller dock redan enligt nuvarande ordning att typgodkännanden kan komma att behöva förnyas om de bakomliggande reglerna ändras. Det betyder att de typgodkännanden som beviljats före den föreslagna lagens ikraftträdande kan komma att behöva förnyas i enlighet med de nya och ändrade reglerna med utgångspunkt från bestämmelserna i den nya lagen och genomförandeförordningen (EU) 2018/545 om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden. Det bör också påpekas att enskilda fordonsgodkännanden som har beviljats med stöd av en försäkran om typöverensstämmelse inte påverkas av att typgodkännandet förnyas (jfr artikel 25.2).

### 13.2.11 Beslutet om fordonsgodkännande och möjligheter att förena godkännanden med villkor

**Förslag:** I likhet med vad som gäller enligt nuvarande ordning ska beslut om fordonsgodkännanden kunna förenas med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet i järnvägssystemet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om villkor och innehåll i godkännandebeslut.

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen får ett godkännande av ett delsystem enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen förenas med de villkor som behövs från säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt. Paragrafen infördes genom propositionen 2010/11:160 (s. 26 f.) och avsåg införlivande av artikel 21.6 i direktiv 2008/57/EG.

##### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 21.10 i direktiv (EU) 2016/797 ska i ett beslut om godkännande för utsläppande av fordon på marknaden anges (1) fordonets område för användning, (2) värdena för de parametrar som anges i föreskrivna TSD:er och nationella regler för kontrollen av teknisk kompatibilitet mellan fordonet och järnvägsnätet, (3) fordonets överensstämmelse med TSD:er och nationella regler, samt (4) villkor för användningen av fordonet och andra restriktioner.

Bestämmelsen gäller utöver de godkännanden som regleras i artikel 21 (dvs. godkännanden för utsläppande på marknaden, nytt godkännanden efter modernisering eller ombyggnation och uppdaterat godkännande efter utvidgning av ett fordons område för användning) även beslut om typgodkännanden. Det följer av att det i artikel 24.1 hänvisas till de förfaranden som anges i artikel 21, vilket

får anses innefatta bestämmelsen om vad godkännandebeslutet ska innehålla. I järnvägstekniklagen bör därför föras in en bestämmelse om att fordonsgodkännanden enligt lagen får förenas med de villkor som behövs för att uppnå driftskompatibilitet och säkerhet i järnvägssystemet. I övrigt bör bestämmelserna om vad ett godkännandebeslut ska innehålla genomföras i förordning. Bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter bör införas i järnvägstekniklagen.

### 13.2.12 Handläggning av ärenden om godkännanden och samarbete mellan ERA och tillsynsmyndigheten

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om handläggningen av ärenden om fordonsgodkännanden.

**Bedömning:** Bestämmelser om handläggning av ärenden om fordonsgodkännanden, samarbetet mellan tillsynsmyndigheten och ERA, tidsfrister för prövningen enligt direktiv (EU) 2016/797 m.m. bör genomföras i förordning.

### Skälen för förslaget och bedömningen

Ett beslut om godkännande att släppa ut ett fordon på marknaden ska enligt artikel 21.4 i direktiv (EU) 2016/797 fattas av den nationella säkerhetsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) eller av ERA inom en förutbestämd och rimlig tid, och i alla händelser senast inom fyra månader från det att myndigheten mottagit all relevant dokumentation. Direktivets reglering om tidsfrister för prövningen bör genomföras i förordning. Det blir då fråga om en specialreglering i förhållande till de allmänna bestämmelserna om handläggning av förvaltningsärenden enligt förvaltningslagen (2017:900). Förvaltningslagen är subsidiär i förhållande till annan lag eller förordning.

Det faktum att fordonsgodkännanden genom den nya lagen inte längre enbart ska utfärdas av de nationella säkerhetsmyndigheterna utan även av ERA gör att inte endast förhållandet mellan sökanden

och prövningsmyndigheten måste regleras utan även förhållandet mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna som ska samarbeta i prövningsförfarandet. Det kan t.ex. bli aktuellt att ERA och en nationell säkerhetsmyndighet gör olika bedömningar av om det prövningsunderlag som bifogats en ansökan uppfyller kraven för godkännande eller inte. Enligt artikel 21.7 ska ERA i de fall den nationella säkerhetsmyndigheten gör en annan och negativ bedömning av underlaget underrätta den nationella säkerhetsmyndigheten om denna meningsskiljaktighet. ERA ska i underrättelsen motivera sitt ställningstagande. Enligt direktivet ska ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten därefter samarbeta i syfte att kunna enas om en bedömning som båda parter kan godta. Om ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten begär det ska även sökanden delta i detta samarbete. Om ERA och den nationella säkerhetsmyndigheten inom en månad från ERA:s underrättelse ändå inte kan enas om en bedömning som båda instanser kan godta ska ERA fatta sitt slutgiltiga beslut. Detta gäller dock inte om den nationella säkerhetsmyndigheten dessförinnan har hänskjutit frågan för medling till den överklagandenämnd som inrättats i enlighet med artikel 55 i förordningen (EU) 2016/796. Överklagandenämnden ska inom en månad efter begäran från den nationella säkerhetsmyndigheten besluta om ERA:s förslag till beslut ska bekräftas eller inte. När överklagandenämnden instämmer med ERA:s bedömning ska ERA därefter utan dröjsmål fatta sitt beslut. Om överklagandenämnden däremot instämmer med den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning av ansökan, ska ERA utfärda ett godkännande som inte innefattar det omtvistade området för användning.

När det i stället är ERA som anser att kraven på godkännande inte är uppfyllda och den nationella säkerhetsmyndigheten gör bedömningen att kraven är uppfyllda, ska samma procedur som beskrivit ovan följas fram till hänskjutande till överklagandenämnden. Något sådant hänskjutande blir inte aktuellt i dessa fall utan efter eventuellt resultatlösa försök att enas mellan ERA och nationell säkerhetsmyndighet avgörs frågan slutgiltigt av ERA på egen hand. Av direktivet framgår att ERA ska ta fullt ansvar för de godkännanden som ERA utfärdar och den nationella säkerhetsmyndigheten ska ta fullt ansvar för de godkännanden som den utfärdar.

För att detta system som bygger på samarbete ska fungera krävs mer detaljerad och handfast reglering än den som återfinns i förordningen (EU) 2016/796 och i direktiv (EU) 2016/797. Sådan reglering ska dels uppnås genom att respektive nationell säkerhetsmyndighet sluter avtal med ERA om samarbetet (artikel 76 i förordningen 2016/796), dels genom att EU-kommissionen i en genomförandeförordning beslutar om ”praktiska arrangemang” för fordonsgodkännanden (artikel 21.9 direktiv (EU) 2016/797). Dessa praktiska arrangemang ska också kompletteras med riktlinjer för tolkningen som ska utfärdas av ERA.

### 13.2.13 EU-förordningen om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden

**Bedömning:** EU-kommissionens genomförandeförordning om praktiska arrangemang för fordonsgodkännanden, som bland annat innehåller regler om en ny förberedande prövningsfas – s.k. förhandshantering – får stor betydelse för godkännandeprocessen.

#### Skälen för bedömningen

För att godkännandeprovningen av fordon ska bli så enhetlig som möjligt i de olika länderna och hos ERA ska EU-kommissionen enligt artikel 21.9 i direktiv (EU) 2016/797 anta en genomförandeakt som i detalj reglerar prövningsförfarandet och kompletterar bestämmelserna i direktivet. Det gäller reglering av hur kraven för godkännande för utsläppande på marknaden respektive typgodkännande ska fullgöras av sökanden och vilka handlingar som de sökande ska ge in till prövningsmyndigheten. Vidare ska genomförandeakten innehålla detaljerna för godkännandeprocessen, t.ex. de olika etapperna i prövningsförfarandet och tidsschema för varje etapp. Avslutningsvis ska den också innehålla regler om hur de krav som framgår av artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 ska fullgöras av ERA och av de nationella säkerhetsmyndigheterna under de olika

etapperna av ansöknings- och godkännandeprocessen, t.ex. bedömningen av det underlag som den sökande har gett in.

EU-kommissionen har med stöd av denna bestämmelse i direktivet den 4 april 2018 antagit genomförandeförordningen (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon enligt Europaparlamentets och rådet direktiv (EU) 2016/797. Förordningen, som har utarbetats inom RISC-kommittén (Railway Interoperability and Safety Committee), är direkt tillämplig och riktar sig både till de sökande, ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna som ska pröva ansökningarna. Den innehåller också bestämmelser som riktar sig direkt till infrastrukturförvaltare när det gäller skyldigheter att vara behjälpliga med att tillhandahålla kapacitet för att sökanden ska kunna utföra tester av fordon under godkännandeprövningen samt att tillhandahålla information om de specifika tekniska krav på kompatibilitet som ställs för att ett fordonsgodkännande ska kunna utfärdas för ett område för användning som innefattar infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

En nyhet i förhållande till regleringen i direktiv (EU) 2016/797 gäller s.k. förhandshantering (pre-engagement). Förhandshantering av fordonsgodkännanden gäller förberedande skede innan ansökan om godkännande ges in till ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten och syftar till att klargöra förutsättningarna för den efterföljande godkännandeprocessen. Den sökande väljer om denne vill använda sig av förhandshantering genom att till one-stop shop vid ERA skicka in en ansökan tillsammans med erforderligt underlag enligt artikel 23 i förordningen (EU) 2018/545. Förfarandet innehåller vissa tidsfrister som inte får överskridas. Inom en månad från det att ansökan om förhandshantering inkommit till one-stop-shop ska ERA och berörda nationella säkerhetsmyndigheter meddela sökanden om ansökan är komplett eller om den behöver kompletteras, och i så fall fastställa en rimlig tid inom vilken komplettering ska ha skett. Inom två månader från det att myndigheterna meddelat att ansökan är komplett ska de utfärda ett utlåtande över det underlag och tillvägagångssätt som den sökande föreslagit i sin ansökan. Detta utlåtande utgör ”utgångspunkten efter förhandshantering” (pre-engagement baseline). Genom utlåtandet ska fastställas vilken version av TSD:er och

nationella regler som ska tillämpas i den efterföljande godkännandeprövningen samt vilket språk som ska användas. Den efterföljande godkännandeansökan måste ha lämnats in via one-stop-shop senast 84 månader (sju år) efter det att ERA och berörd nationell säkerhetsmyndighet utfärdat utlåtandet.

Vidare återfinns i genomförandeförordningen bestämmelser om bedömningsorganens (dvs. anmälda och utsedda organ) skyldigheter vad gäller EG-kontroll av delsystem och den dokumentation och de rapporter som ska bifogas ansökan om godkännande. I samband härmed uppställs också regler som riktar sig till ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna om möjligheter att kräva ytterligare kontroller och underlag än det som upprättats av bedömningsorganen. Endast om det finns beaktansvärd risk för tvivel om att underlaget är korrekt får ytterligare tester krävas. För att precisera och förklara kraven i genomförandeförordningen (EU) 2018/545 kommer ERA ge ut riktlinjer för tillämpningen.



## 13.3 Krav innan fordon används första gången

### 13.3.1 Registrering i fordonsregister och tilldelning av europeiskt fordonsnummer

**Förslag:** Nuvarande bestämmelser om fordonsregistrering flyttas med mindre justeringar över till järnvägstekniklagen. Efter det att ett fordon har godkänts för att släppas ut på marknaden och innan fordonet används första gången ska det på fordonsinnehavarens begäran ha registrerats i ett fordonsregister. När fordonets område för användning är begränsat till Sverige, ska fordonet registreras i det svenska fordonsregistret. När fordonets område för användning gäller flera stater inom EES eller i Schweiz, ska fordonet registreras i en av de berörda staterna. I samband med registreringen ska fordonet tilldelas ett europeiskt fordonsnummer. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Begreppet fordonsinnehavare definieras som ”den som i egen- skap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät”.

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Enligt 2 kap. 22 § järnvägslagen ska järnvägsfordon vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet. Tillsynsmyndigheten ska tilldela fordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att fordonet godkänns för att tas i bruk. Den som ansöker om godkännande att ta fordonet i bruk ansvarar för att märka fordonet med beteckningarna.

### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 22 i direktiv (EU) 2016/797 ska fordon efter godkännandet för utsläppande på marknaden och innan fordonet används första gången på begäran av fordonsinnehavaren ha registrerats i ett sådant fordonsregister som regleras i direktivets artikel 47 (se avsnitt 18.12.1). Om fordonets användningsområde är begränsat till en medlemsstat, ska det registreras i den medlemsstaten. Om fordonets användningsområde innefattar fler än en medlemsstats territorium, ska det registreras i en av de berörda medlemsstaternas fordonsregister. På sikt är dock tanken att det ska inrättas ett gemensamt europeiskt fordonsregister med ett harmoniserat gränssnitt för fordonsregistrering och datahantering (artikel 47.5).

Nuvarande bestämmelser om fordonsregistrering bör därför med vissa justeringar flyttas över till järnvägstekniklagen. Efter det att ett fordon godkänts ska fordonsinnehavaren vända sig till den i Sverige för fordonsregistret ansvariga myndigheten (Transportstyrelsen) med en begäran om att fordonet registreras. I samband med registreringen ska myndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Hur det europeiska fordonsnumret ska konstrueras fastställer EU-kommissionen i en genomförandeakt (artikel 46.2). Varje fordon ska också märkas med det europeiska fordonsnumret. Även skyldigheten att märka fordonet bör i den svenska regleringen åläggas fordonsinnehavaren, dvs. 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. En definition av fordonsinnehavare bör föras in i lagen. Om fordonets område för användning avser flera stater inom EES eller i Schweiz väljer fordonsinnehavaren i vilken av staterna fordonet ska registreras.

### 13.3.2 Kontroller som ska utföras av järnvägsföretag

**Förslag:** Innan ett fordon används inom det område för användning som anges i godkännandet ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att fordonet

- har godkänts för att släppas ut på marknaden samt registrerats i fordonsregister och märkts med ett europeiskt fordonsnummer,
- är kompatibelt med infrastrukturen på den rutt som ska trafikeras enligt de uppgifter som framgår av infrastrukturregistret, tillämpliga TSD:er eller uppgifter från infrastrukturförvaltaren, och
- är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning som det ska användas i enligt järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och tillämplig TSD.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kontroller som ska utföras av järnvägsföretag innan fordon används första gången.

#### Skälen för förslaget

En nyhet i direktiv (EU) 2016/797 är krav på kontroller som ska utföras av järnvägsföretag innan ett fordon används för trafik första gången inom det område för användning som anges i godkännandet. Enligt artikel 23 i direktivet ska järnvägsföretag kontrollera att fordonet faktiskt har godkänts i enlighet med bestämmelserna i direktivet och att det har registrerats i ett fordonsregister på vederbörligt sätt. Vidare ska järnvägsföretaget kontrollera att fordonet är kompatibelt med infrastrukturen på den rutt som det ska användas på. Denna kontroll ska göras med utgångspunkt ifrån uppgifterna i infrastrukturregistret, tillämpliga TSD:er eller information som tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren (kostnadsfritt och inom rimlig tid). Slutligen ska järnvägsföretaget kontrollera att fordonet är vederbörligt integrerat i den tågsammansättning som det ska användas i. Kontrollen ska göras i förhållande till järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och tillämplig TSD, dvs. TSD:n Drift och trafikledning. I samband med kontrollerna får prover utföras på järnvägsnätet. Detta ska ske i samarbete mellan järnvägsföretaget och berörd infrastrukturförvaltare, som också ska åläggas ”anstränga sig”

för att se till att eventuella prover kan äga rum inom tre månader från järnvägsföretagets begäran. Denna reglering bör genomföras på förordningsnivå. Det bör därför i lagen införas ett föreskriftsbemyndigande som möjliggör sådana föreskrifter.

# 14 Godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem

## 14.1 Godkännande av järnvägsinfrastruktur

### 14.1.1 Tillsynsmyndighetens godkännande

**Förslag:** Järnvägsinfrastruktur får upplåtas för trafik endast om den har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av godkänd järnvägsinfrastruktur.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- godkännande av järnvägsinfrastruktur och om undantag från krav på sådant godkännande,
- väsentlig ombyggnad,
- nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning, och
- förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande.

### Skälen för förslaget

I nuvarande reglering godkänns alla strukturella delsystem för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Det gäller både delsystem som hänför sig till fasta installationer/infrastrukturen och till fordon. Angående delsystem, se avsnitt 12.

I och med direktiv (EU) 2016/797 införs en ny ordning där godkännande av fasta installationer krävs för den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Regleringen i direktivet förs in

i järnvägstekniklagen. För järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen införs en nationell reglering för godkännande av järnvägsinfrastruktur i lagen om nationella järnvägssystem.

Järnvägsinfrastruktur ska alltså godkännas för att få upplåtas för trafik. I detta sammanhang avses med järnvägsinfrastruktur ”spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande”. Bestämmelsen om krav på tillsynsmyndighetens godkännande har utformats i enlighet med 17 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. I den bestämmelsen anges att en spår-anläggning eller en del av den inte får upplåtas för trafik utan att den godkänts av tillsynsmyndigheten och att detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om godkännande av järnvägsinfrastruktur och om undantag från krav på sådant godkännande. Någon uppdelning i delsystem motsvarande den i järnvägstekniklagen föreslås inte eftersom det sannolikt skulle innebära en tillämpning av EU-regelverket på järnvägssystem som får regleras nationellt. Hur godkännandet ska delas upp, t.ex. om en anläggning ska godkännas i sin helhet eller om olika delar ska tilldelas separata godkännanden, bör kunna bli föremål för föreskrifter.

Det krävs ett nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur efter en väsentlig ombyggnad. Detta gäller såväl järnvägsinfrastruktur som är godkänd enligt lagen om nationella järnvägssystem, som markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som är godkända enligt äldre lagstiftning. Det föreslås en övergångsbestämmelse till lagen om nationella järnvägssystem där det anges att ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som beslutats före lagens ikraftträdande fortfarande ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Dock krävs ett nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur vid en väsentlig ombyggnad. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om vad som avses med väsentlig ombyggnad och således när järnvägsinfrastruktur som genomgår väsentlig ombyggnad behöver ett nytt godkännande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande. När det gäller tidsfrister finns utrymme för att antingen tillämpa allmänna bestämmelser i förvaltningslagen (2017:900) om att förvaltningsärenden ska avgöras så snabbt, enkelt och kostnads-effektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts eller att reglera handläggningstider i specialförfattning. I valet bör beaktas att enligt 12 § förvaltningslagen anges att om ett ärende som har inletts av en enskild part inte har avgjorts i första instans senast inom sex månader, får parten skriftligen begära att myndigheten ska avgöra ärendet. Myndigheten ska inom fyra veckor från den dag då en sådan begäran kom in antingen avgöra ärendet eller i ett särskilt beslut avslå begäran. Ett beslut om att avslå en begäran om att ärendet ska avgöras får överklagas till den domstol eller förvaltningsmyndighet som är behörig att pröva ett överklagande av avgörandet i ärendet. I direktiv (EU) 2016/797 talas i artikel 18.5 om att den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda godkännandet för ibruktagande av fasta installationer eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information. En motsvarande bestämmelse gällande meddelande av beslut om godkännande av fordon för utsläppande på marknaden finns i artikel 21.6 i direktivet och i den genomförandeakt som har antagits enligt artikel 21.9 i direktivet, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon (PA VA). Det finns alltså fasta tidsfrister som måste följas när det gäller godkännanden enligt järnvägstekniklagen. När det gäller tidsfrister för prövning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem kan frågan lämpligen avgöras i föreskrifter. Vid en första anblick ter det sig som att tillsynsmyndigheten vid handläggning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem bör kunna använda sig av samma handläggningstider (fyra månader från mottagandet av all relevant information) som enligt järnvägstekniklagen. Det handlar ofta om komplicerade ärenden och det är enligt tillsynsmyndigheten ytterst ovanligt att ett godkännandeärende är klart för avgörande inom sex månader efter

att ansökan kom in. De som ansöker om godkännande är dock medvetna om att handläggning av godkännandeprocesserna tar tid. Det torde även vara en fördel om godkännandeprocesserna enligt järnvägs- tekniklagen och lagen om nationella järnvägssystem liknar varandra när det gäller handläggningstider, såväl vid den praktiska hanteringen hos tillsynsmyndigheten som vid uppföljning av hur de båda processerna fungerar.

#### 14.1.2 Krav för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur

**Förslag:** Ett godkännande av järnvägsinfrastruktur ska beviljas om sökanden visar att järnvägsinfrastrukturen har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att den uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande.

#### Skälen för förslaget

I den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem krävs att de s.k. väsentliga kraven är uppfyllda för att godkännande ska beviljas. När det gäller tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem saknas anledning att uppställa andra krav än krav på säkerhet och krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Syftet med denna kravställning är dock inte att kopiera de väsentliga kraven utan att endast uppställa sådana krav som är nödvändiga för järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

I kravet på *säkerhet* ingår sådan teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsinfrastruktur som behövs för en säker drift. Det bör även lämnas en öppning för krav på *tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik och förordningen (1980:398) om handikappanpassad



kollektivtrafik finns bestämmelser om anpassning. Möjligheterna att uppställa krav på anpassning behöver dock tydliggöras. Det måste framhållas att samtliga krav som uppställs, vare sig det gäller säkerhet eller tillgänglighet, måste vara proportionella, icke-diskriminerande och välvägdade. Vidare kan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster behöva beaktas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör således få meddela föreskrifter om krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande av järnvägsinfrastruktur. Om det visar sig att ytterligare krav behöver uppställas, är det beställaren av anläggningen som kan uppställa sådana krav. Syftet med att göra en uppdelning i en järnvägstekniklag och en lag om nationella järnvägssystem har varit att minska kravställandet, och därmed kostnaderna, för järnvägssystem som inte omfattas av unionslagstiftning.

#### 14.1.3 Tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur

**Förslag:** När tester av järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att bedöma om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillfälligt godkännande under godkännandeprocessen.

#### Skälen för förslaget

Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att tester av järnvägsinfrastrukturen ska kunna utföras inför ett godkännande. Det kan t.ex. handla om tester inför ett godkännande efter en väsentlig ombyggnad. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om sådant tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur under godkännandeprocessen. I dessa föreskrifter kan

exempelvis anges vilka handlingar som ska ges in inför ett sådant tillfälligt godkännande och vilken lägsta säkerhetsnivå som måste ha uppnåtts inför testerna.

#### 14.1.4 Villkor vid godkännande av järnvägsinfrastruktur

**Förslag:** Ett godkännande av järnvägsinfrastruktur, här ingår även ett tillfälligt godkännande, får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om godkänd järnvägsinfrastruktur ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

#### Skälen för förslaget

Det bör finnas en möjlighet att förena ett godkännande av järnvägsinfrastruktur med de villkor som behövs ur säkerhetssynpunkt. Om det efter ett godkännande görs sådana ändringar i järnvägsinfrastrukturen att det kan antas påverka förhållanden i redan meddelade villkor, ska anmälan om förändringen göras till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan vara att anse som en väsentlig ombyggnad och innebära att ett nytt godkännande av järnvägsinfrastrukturen krävs. För godkännanden enligt äldre lagstiftning kan en liknande anmälningskyldighet följa av övergångsbestämmelserna till lagen om nationella järnvägssystem och järnvägslagen (2 kap. 14 §).

## 14.2 Godkännande av fordon

### 14.2.1 Tillsynsmyndighetens godkännande av fordon

**Förslag:** Ett fordon får framföras på järnvägsinfrastruktur endast om det har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av ett godkänt fordon.

För fordon som har godkänts enligt järnvägstekniklagen krävs ett godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

För fordon som har godkänts för att tas i bruk av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz krävs ett godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- godkännande av fordon, vilket även avser fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen eller av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och om undantag från krav på sådant godkännande,

- väsentlig ombyggnad,

- nytt godkännande av fordon efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning eller enligt järnvägstekniklagen, eller om godkännandet har meddelats av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och

- tidsfrister och förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande.

### Skälen för förslaget

Enligt nuvarande reglering godkänns alla (strukturella) delsystem för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen. Det gäller både delsystem som kan hänföras till fasta installationer och till fordon. Angående delsystem, se avsnitt 12. Det finns också särskilda regler

för fordonsgodkännanden i 2 kap. 15–19 §§ järnvägslagen och 2 kap. 16–20 §§ järnvägsförordningen, men bestämmelserna relaterar till grundbestämmelsen om krav på tillsynsmyndighetens godkännande att ta i bruk de delsystem fordonet består av.

I och med direktiv (EU) 2016/797 införs en ny ordning där godkännande av fordon för utsläppande på marknaden krävs för fordon som används i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem. Regleringen i direktivet förs in i järnvägstekniklagen. För järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen införs en nationell reglering för godkännande av fordon i lagen om nationella järnvägssystem.

Fordon ska alltså godkännas för att få framföras på järnvägsinfrastruktur. I detta sammanhang avses med fordon ”järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår”. Bestämmelsen om krav på tillsynsmyndighetens godkännande har utformats i enlighet med 18 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. I den bestämmelsen anges att ett fordon inte får framföras på en spåranläggning utan godkännande av tillsynsmyndigheten och att detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om godkännande av fordon och om undantag från krav på godkännande. Föreskrifterna om undantag skulle exempelvis kunna innebära att järnvägsfordon som kan framföras på järnvägsspår, t.ex. vissa arbetsfordon, inte behöver godkännas. Det bör även finnas möjlighet att i föreskrifter ange på vilket sätt tidigare typgodkännanden ska beaktas vid godkännande av fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem. Någon uppdelning i delsystem motsvarande den i järnvägstekniklagen föreslås inte eftersom det sannolikt skulle innebära en tillämpning av EU-regelverket på järnvägssystem som får regleras nationellt. Hur godkännandet ska delas upp, t.ex. om ett fordon ska godkännas i sin helhet eller om olika delar ska tilldelas separata godkännanden, bör kunna bli föremål för föreskrifter.

För fordon som har godkänts enligt järnvägstekniklagen bör krävas ett godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem endast i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela sådana

föreskrifter. Tanken med lagen om nationella järnvägssystem var att kunna undanta järnvägsinfrastruktur och fordon från EU-krav där det är möjligt, utan att för den skull göra avkall på säkerheten. Utgångspunkten är därför att ett godkännande enligt järnvägstekniklagen även ska gälla i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det kan handla om att ett fordon används inom Europeiska unionens järnvägssystem, men sedan fortsätter utanför unionens järnvägssystem in på ett industrispår. I ett sådant fall ska säkerhetsstyrningssystemet kunna hantera användandet av fordonet på järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Ett nytt godkännande ska i normalfallet inte krävas. Möjligheten att meddela föreskrifter om godkännande av fordon som redan är godkända enligt järnvägstekniklagen är tänkt att kunna användas när det handlar om att ett fordon behöver uppfylla väldigt specifika förutsättningar för att det ska kunna användas på ett säkert sätt på viss järnvägsinfrastruktur. Det skulle kunna handla om ett fristående nät där järnvägsinfrastrukturen förutsätter att fordonet är anpassat på ett visst sätt för att kunna uppfylla kraven på säkerhet.

För fordon som har godkänts för att tas i bruk av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz bör krävas ett godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges bemyndigande att meddela sådana föreskrifter. Så länge som det är förenligt med säkerheten ska fordonen kunna användas inom tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem utan ett nytt godkännande.

Det krävs ett nytt godkännande av fordon efter en väsentlig ombyggnad. Detta gäller fordon som är godkända enligt lagen om nationella järnvägssystem, fordon som är godkända enligt äldre lagstiftning, fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen och fordon som är godkända av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Det föreslås en övergångsbestämmelse till lagen om nationella järnvägssystem där det anges att ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före lagens ikraftträdande fortfarande ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Dock krävs ett nytt godkännande av fordon vid en väsentlig ombyggnad. Regeringen eller den myndighet som

regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om vad som avses med väsentlig ombyggnad och således när fordon som genomgår väsentlig ombyggnad behöver ett nytt godkännande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om tidsfrister och förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande. När det gäller tidsfrister finns utrymme för att antingen tillämpa allmänna bestämmelser i förvaltningslagen (2017:900) om att förvaltningsärenden ska avgöras så snabbt, enkelt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts eller att reglera handläggningstider i specialförfattning. I 12 § förvaltningslagen anges också att om ett ärende som har inletts av en enskild part inte har avgjorts i första instans senast inom sex månader, får parten skriftligen begära att myndigheten ska avgöra ärendet. Myndigheten ska inom fyra veckor från den dag då en sådan begäran kom in antingen avgöra ärendet eller i ett särskilt beslut avslå begäran. Ett beslut om att avslå en begäran om att ärendet ska avgöras får överklagas till den domstol eller förvaltningsmyndighet som är behörig att pröva ett överklagande av avgörandet i ärendet. I direktiv (EU) 2016/797 talas i artikel 18.5 om att den nationella säkerhetsmyndigheten ska utfärda godkännandet för ibruktagande av fasta installationer eller underrätta sökanden om att denne fått avslag inom en förutbestämd, rimlig tid och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information. En motsvarande bestämmelse gällande meddelande av beslut om godkännande av fordon för utsläppande på marknaden finns i artikel 21.6 i direktivet och i den genomförandeakt som har antagits enligt artikel 21.9 i direktivet, dvs. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 PA VA. Det finns alltså fasta tidsfrister som måste följas när det gäller godkännanden enligt järnvägstekniklagen. När det gäller tidsfrister för prövning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem kan frågan lämpligen avgöras i föreskrifter. Vid en första anblick ter det sig som att tillsynsmyndigheten vid handläggning av godkännanden enligt lagen om nationella järnvägssystem bör kunna använda sig av samma handläggningstider (fyra månader från mottagandet av all relevant information) som enligt järnvägstekniklagen. Det handlar ofta om komplicerade ärenden och det är enligt tillsynsmyndigheten ytterst ovanligt att ett godkännandearbete är klart för avgörande inom sex månader efter

att ansökan kom in. De som ansöker om godkännande är dock medvetna om att handläggning av godkännandearenden tar tid. Det torde även vara en fördel om godkännandeprocesserna enligt järnvägs- tekniklagen och lagen om nationella järnvägssystem liknar varandra när det gäller handläggningstider, såväl vid den praktiska hanteringen hos tillsynsmyndigheten som vid uppföljning av hur de båda processerna fungerar.

#### 14.2.2 Krav för att beviljas godkännande av fordon

**Förslag:** Ett godkännande av fordon ska beviljas om sökanden visar att fordonet har utformats och byggts på ett sådant sätt att det uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen om nationella järnvägssystem.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande.

#### Skälen för förslaget

På samma sätt som anges i avsnitt 14.1.2 om krav för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur, saknas anledning att uppställa andra krav än krav på säkerhet och krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Syftet med denna kravställning är dock inte att kopiera de väsentliga kraven utan att endast uppställa sådana krav som är nödvändiga för det järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

I kravet på säkerhet ingår sådan teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsinfrastruktur som behövs för en säker drift. Det bör även lämnas en öppning för krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik och förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om anpassning. Möjligheterna att uppställa krav på anpassning behöver dock tydliggöras. Det måste framhållas att samtliga krav som uppställs, vare sig det gäller säkerhet eller tillgänglighet, måste vara proportionella,

icke-diskriminerande och välavvägda. Vidare kan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster behöva beaktas. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör således få meddela föreskrifter om krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande av fordon. Om det visar sig att ytterligare krav behöver uppställas, är det beställaren av fordonet som kan uppställa sådana krav. Syftet med att göra en uppdelning i en järnvägs-tekniklag och en lag om nationella järnvägssystem har varit att minska kravställandet, och därmed kostnaderna, för järnvägssystem som inte omfattas av unionslagstiftning.

### 14.2.3 Tillfälligt godkännande av fordon

**Förslag:** När prov av fordon på järnvägsinfrastrukturen är nödvändigt för att bedöma om kraven för att beviljas godkännande av fordon är uppfyllda får tillsynsmyndigheten bevilja ett tillfälligt godkännande.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillfälligt godkännande under godkännandeprocessen.

### Skälen för förslaget

Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att prov av fordonet på järnvägsinfrastrukturen ska kunna utföras inför ett godkännande. Det kan t.ex. handla om prov inför ett godkännande efter en väsentlig ombyggnad. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om sådant tillfälligt godkännande av fordon under godkännandeprocessen. I dessa föreskrifter kan exempelvis anges vilka handlingar som ska ges in inför ett sådant tillfälligt godkännande och vilken lägsta säkerhetsnivå som måste ha uppnåtts inför prov på järnvägsinfrastrukturen.



#### 14.2.4 Villkor vid godkännande av fordon

**Förslag:** Ett godkännande av fordon, här ingår även ett tillfälligt godkännande, får förenas med de villkor som behövs för att uppfylla kraven på säkerhet.

Om ett godkänt fordon ändras och ändringen påverkar förhållanden som reglerats i villkoren, ska ändringen anmälas till tillsynsmyndigheten.

#### Skälen för förslaget

Det bör finnas en möjlighet att förena ett godkännande av fordon med de villkor som behövs ur säkerhetssynpunkt. Om det efter ett godkännande görs sådana ändringar av fordonet att det kan antas påverka redan meddelade villkor, ska anmälan om förändringen göras till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan innebära att ett nytt godkännande av fordonet krävs om regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta. För godkännanden enligt äldre lagstiftning kan en liknande anmälningsskyldighet följa av övergångsbestämmelserna till lagen om nationella järnvägssystem och järnvägslagen (2 kap. 14 §).

### 14.3 Oberoende granskare

#### 14.3.1 Anlitande av oberoende granskare

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd oberoende granskare. Den oberoende granskarens arbete utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur eller fordon är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om oberoende granskare.

## Skälen för förslaget

Det föreslås i lagen om nationella järnvägssystem att tillsynsmyndigheten får kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd oberoende granskare i ett godkännandeärende. Det handlar om en oberoende tredjepartsgranskning och är någonting som förekommer i godkännandeärenden i dag. Oberoende granskare anges i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg vara en fysisk eller juridisk person som är oberoende från den sökande och har vederbörlig kompetens för uppgiften att intyga ett järnvägsfordons säkerhetsmässiga samverkan med järnvägsinfrastrukturen eller andra trafiksäkerhetspåverkande funktioner.

När det gäller regleringen av oberoende granskare enligt lagen om nationella järnvägssystem föreslås att huvuddelen återfinns i föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifterna om oberoende granskare ska kunna utformas utifrån det behov som tillsynsmyndigheten ser.

En oberoende granskare måste vara oberoende från granskningsobjektet för att syftet med tredjepartsgranskningen ska kunna uppnås. Vidare måste tillsynsmyndigheten, för att få det stöd den behöver i godkännandeärendet, kunna kräva viss kompetens av den oberoende granskaren. Vad kravet på oberoende närmare ska innebära kan avgöras i föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det bör även finnas en möjlighet att i föreskrifter ange i vilka situationer en oberoende granskare ska anlitas av sökanden och processen för att utse en sådan. Härutöver kan det naturligtvis finnas behov av andra föreskrifter, exempelvis om kompetenskrav och om hur arbetet ska utföras av den oberoende granskaren.

### 14.3.2 Tystnadsplikt

**Förslag:** Personal vid en oberoende granskare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan om godkännande tillhandahåller om affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten.

I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

#### Skälen för förslaget

En oberoende granskare kan i arbetet med ett godkännandeärende få tillgång till uppgifter om affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. I likhet med vad som föreslås gälla i järnvägstekniklagen för anmälda och utsedda organ, föreslås även här en bestämmelse om tystnadsplikt som inte ska gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten. Bestämmelsen bör inte förenas med några särskilda sanktioner enligt lagen om nationella järnvägssystem, vilket innebär att den allmänna bestämmelsen om brott mot tystnadsplikt enligt 20 kap. 3 § brottsbalken blir tillämplig. Av straffbestämmelsen framgår att den som röjer en uppgift, som denne är skyldig att hemlighålla enligt lag eller annan författning eller olovligen utnyttjar sådan hemlighet, döms för brott mot tystnadsplikt till böter eller fängelse i högst ett år. Om gärningen emellertid begås av oaktsamhet kan endast böter komma i fråga och i fall som bedöms ringa, ska inte dömas till ansvar. I det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

## 14.4 Innan fordon används första gången

**Förslag:** Efter det att ett fordon har godkänts och innan fordonet används första gången, ska det på fordonsinnehavarens begäran ha registrerats i det register över fordon som avses i järnvägs- tekniklagen.

I samband med registrering i det svenska fordonsregistret ska tillsynsmyndigheten tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Fordonsinnehavaren ska märka fordonet med numret.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- rapportering till fordonsregister och om undantag från krav på sådan rapportering, och
- märkning av fordon och om undantag från krav på sådan märkning.

### Skälen för förslaget

Enligt nuvarande reglering i järnvägslagen ska järnvägsfordon vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet. Tillsynsmyndigheten ska tilldela järnvägsfordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att fordonet godkänns för att tas i bruk. Den som ansöker om ett godkännande att ta ett fordon i bruk ansvarar för att märka fordonet. Detta framgår av 2 kap. 22 § järnvägslagen. Enligt 2 kap. 25 § 9 järnvägslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om undantag från kravet på märkning. Vidare ska, enligt 8 kap. 8 a § andra stycket järnvägslagen, den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra ett register över järnvägsfordon samt anmäla förändringar i verksamheten som kan kräva ändringar i registret. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, enligt 8 kap. 10 § 1 järnvägslagen, meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas enligt 8 kap. 8 a § andra stycket järnvägslagen. Enligt 8 kap. 10 § 3 järnvägslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om register över

järnvägsfordon och om undantag från krav på registrering. Kravet på registrering och märkning följer av EU-reglering<sup>45</sup>.

I likhet med vad som föreslås gälla för fordon enligt järnvägs- tekniklagen föreslås att fordon, som används inom tillämpnings- området för lagen om nationella järnvägssystem, som huvudregel ska registreras i det nationella fordonsregistret. Regleringen kring det nationella fordonsregistret finns i järnvägstekniklagen. Vidare ska fordonen märkas med ett europeiskt fordonsnummer som tilldelas av tillsynsmyndigheten vid registreringen. Det är fordonsinne- havaren som begär registrering och ser till att märka fordonet. Fordonsinnehavare är den som i egenskap av ägare eller nyttjande- rättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik.

Det finns ingen skyldighet att följa EU-regleringen kring registrering och märkning när det gäller järnvägssystem som om- fattas av lagen om nationella järnvägssystem. Utrymmet för före- skrifter är därför omfattande. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om rapportering till fordonsregistret och om undantag från krav på sådan rappor- tering. Det kan exempelvis finnas skäl att undanta vissa fordon från kravet på registrering. Vidare behöver det finnas möjligheter att meddela föreskrifter om märkning av fordon och om undantag från krav på sådan märkning. Det är tillsynsmyndigheten som bör ha de bästa förutsättningarna för att avgöra i vilken omfattning regi- strering respektive märkning av fordon ska ske.

I detta sammanhang ska nämnas att det i 5 kap. lagen om nationella järnvägssystem införs en skyldighet för fordonsinne- havaren att fortlöpande till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon samt anmäla föränd- ringar som kräver ändringar i registret, se mer härom i avsnitt 18.

---

<sup>45</sup> Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se prop. 2003/04:123 s. 147 och s. 199 och prop. 2006/07:45 s. 72–76, s. 111–112 och s. 119. Se även prop. 2010/11:160 s. 35–36, s. 52–62, s. 86–88 och s. 91–92.



# 15 Redovisning av järnvägsverksamhet och krav på infrastrukturförvaltares oberoende m.m.

## 15.1 Särskilda redovisningskrav

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om särredovisning vad gäller järnvägsverksamhet (4 kap.) förs över till järnvägsmarknadslagen (3 kap.) med vissa ändringar.

En upplysning förs in om att det i järnvägsmarknadslagen även finns redovisningskrav för enheter inom vertikalt integrerade företag (5 kap.) och för vissa tjänsteleverantörer (9 kap.).

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Genom bestämmelserna i 4 kap. järnvägslagen (2004:519) införlivades artikel 6 i direktiv 2012/34/EU. Artikel 6 innehåller krav om redovisningsmässig åtskillnad och transparens för att ge förutsättningar för att upptäcka och motverka betalningsströmmar och korssubventionering mellan olika verksamheter. En redovisningsmässig åtskillnad ska göras dels mellan transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur, dels mellan tillhandahållandet av gods-transporter och persontransporter inom samma företag.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som bedriver både transportverksamhet och förvaltning av infrastruktur ska upprätta

separata redovisningar, s.k. särredovisning. Allmänna medel som utbetalas till det ena av dessa två verksamhetsområden får inte överföras till det andra, för vilket de allmänna medlen inte är avsedda (4 kap. 1 §).

Ett järnvägsföretag som bedriver både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska särredovisa verksamheterna. Utbetalas allmänna medel till verksamhet som rör transport i allmänhetens tjänst ska dessa redovisas separat i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning (förordning (EG) 1370/2007). Allmänna medel (offentligt stöd) som har utbetalats för persontransporttjänster får t.ex. inte överföras till verksamhet som rör andra transporttjänster eller andra verksamheter för vilka stöden inte är ämnade. Bestämmelsen har sin utgångspunkt i unionens regler om statligt stöd och syftar till att förhindra att offentligt stöd medverkar till snedvridning av konkurrensen på marknaden (4 kap. 1 a §).

Den som är skyldig att särredovisa verksamheten ska offentliggöra redovisningen (4 kap. 1 b §).

Kraven i 4 kap. gäller inte för den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel (4 kap. 2 § första stycket). Skyldigheten att särredovisa gäller inte verksamhet vid lokala eller regionala fristående järnvägsnät som endast är avsedda för person- eller museitrafik (4 kap. 2 § andra stycket). Skyldigheten att särredovisa gäller inte heller verksamhetsutövare som, utan att ta emot offentligt stöd, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med tjänster (4 kap. 2 § tredje stycket).

I 4 kap. finns även bestämmelser om tjänsteleverantörers separata räkenskaper och oberoende (4 kap. 2 a §). Slutligen finns bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter (4 kap. 3 §).

### *Föreslagen ordning*

Bestämmelserna om särredovisning vad gäller järnvägsverksamhet i 4 kap. 1 och 1 a §§ järnvägslagen förs över oförändrade till 3 kap. järnvägsmarknadslagen. Även 4 kap. 1 b och 2 §§ samt 3 § 1 järnvägslagen förs över, men med vissa ändringar som redovisas nedan i



avsnitt 15.1.1. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd se särskilt prop. 2003/04:123 s. 10 ff och prop. 2014/15:120 s. 91 ff.

Bestämmelserna om oberoende och separata räkenskaper för vissa tjänsteleverantörer i 4 kap. 2 a § och 3 § 2 järnvägslagen förs över till det nya kapitlet för tjänster (9 kap.) i järnvägsmarknadslagen, se avsnitt 17.

En upplysning förs in i 3 kap. järnvägsmarknadslagen om att det även finns andra bestämmelser om redovisning i järnvägsmarknadslagen, dels i 5 kap. för vertikalt integrerade företag, dels i 9 kap. för tjänsteleverantörer.

### 15.1.1 Redovisning enligt EU:s kollektivtrafikförordning

**Förslag:** Ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter, ska särredovisa verksamheterna.

Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamhet får inte överföras till andra verksamheter, och ska redovisas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

### Skälen för förslaget

I järnvägslagen anges att ett järnvägsföretag som tillhandahåller både godstransporter och helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter ska särredovisa verksamheterna. Allmänna medel som betalas ut till persontransportverksamheten får inte överföras till andra verksamheter och ska redovisas enligt EU:s kollektivtrafikförordning<sup>46</sup>, i den ursprungliga lydelsen (4 kap. 1 §).

Hänvisningen till EU:s kollektivtrafikförordning är i järnvägslagen en s.k. statisk hänvisning och kollektivtrafikförordningen gäller därmed endast i den lydelse som anges i bestämmelsen. När nu bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen föreslås i stället

<sup>46</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) 1107/70.

en s.k. dynamisk hänvisning i lagtexten, dvs. utan hänvisning till vilken lydelse som gäller. Bestämmelsen i järnvägsmarknadslagen får anses vara en upplysning om att allmänna medel ska redovisas enligt de regler som gäller i EU:s kollektivtrafikförordning. En dynamisk hänvisning får därmed anses mer lämplig i detta sammanhang.

### 15.1.2 Undantag från krav på särredovisning

**Förslag:** Järnvägsföretag som utför trafik vid fristående lokala och regionala järnvägsnät som enbart är avsedda för persontrafik eller museitrafik, ska tillämpa bestämmelserna om redovisning av järnvägsverksamhet i järnvägsmarknadslagen (3 kap.) om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

Bestämmelserna om särredovisning gäller inte för den som utför museitrafik.

Skyldighet att särredovisa gäller inte heller för den verksamhetsutövare som, utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med grundläggande tjänster, tilläggstjänster eller extratjänster enligt järnvägsmarknadslagen (9 kap. 1 § andra stycket och 9 kap. 4 §).

### Skälen för förslaget

I järnvägsmarknadslagen undantas lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik från lagens tillämpningsområde redan i det inledande kapitlet och därmed även från bestämmelserna om särredovisning i 3 kap. Ett järnvägsföretag som endast utför trafiken på ett sådant fristående järnvägsnät ska dock omfattas av kraven på särredovisning om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät. Det anges därför att det endast under dessa förutsättningar som ett järnvägsföretag som endast utför trafiken på ett

sådant fristående järnvägsnät ska omfattas av bestämmelserna om särredovisning.

Det är vidare endast järnvägsföretag med sådan huvudsaklig verksamhet som avses i 1 kap. 4 § järnvägsmarknadslagen som omfattas av kraven på särredovisning.

I 4 kap. 2 § första stycket järnvägslagen anges att bestämmelserna i 4 kap. inte gäller för den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel. Bestämmelsen är uttryckt på samma sätt som en tidigare lydelse av 3 kap. 4 § järnvägslagen. Före ändringen av järnvägslagen 2015<sup>47</sup> kunde den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel ha ett särskilt tillstånd istället för licens och säkerhetsintyg. I och med ändringen av järnvägslagen finns inte denna tillståndsform längre. Enligt nuvarande lydelse av 3 kap. 4 § järnvägslagen, kan den som bedriver museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, beviljas ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Museitrafik används även i 1 kap. 1 a § och 7 kap. 9 § järnvägslagen.

Avsikten med lydelsen i 4 kap. 2 § första stycket järnvägslagen var att undanta järnvägsföretag som bedriver museijärnvägs- och veteranåtgångstrafik.<sup>48</sup> När bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen föreslås att ”museitrafik” används i stället för ”till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel”.

I järnvägsmarknadslagen finns i likhet med 4 kap. järnvägslagen ytterligare undantag för den som utan att ta emot allmänna medel, bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med sådana tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket och 9 kap. 4 §. I järnvägslagen används uttrycket ”offentligt stöd”. När nu bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen ändras det till ”allmänna medel” i likhet med resten av kapitlet.<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup> SFS 2015:360

<sup>48</sup> prop. 2003/04:123 s. 103

<sup>49</sup> SFS 2015:360

### 15.1.3 Bemyndiganden

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- redovisningsskyldighet och bokföring, samt
- offentliggörande av redovisningen.

#### Skälen för förslaget

Enligt järnvägslagen har regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om redovisningsskyldighet och bokföring (4 kap. 3 § 1). Denna rätt att meddela föreskrifter förs över till järnvägsmarknadslagen. Rätten att meddela föreskrifter bör även omfatta kravet på offentliggörande av särredovisning och ett nytt bemyndigande om detta förs därför in i järnvägsmarknadslagen.

## 15.2 Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende

### 15.2.1 Bakgrund

#### Direktiv 2012/34/EU

Syftet med direktiv 2012/34/EU är att öka effektiviteten i järnvägssystemet och ge förutsättningar för en fungerande och konkurrenskraftig marknad för järnvägstransporter. Förutom krav på redovisningsmässig åtskillnad i artikel 6 finns i direktivet tvingande krav på en viss organisatorisk och redovisningsmässig åtskillnad för tjänstleverantörer i artikel 13. Artiklarna 6 och 13 har införts i 4 kap. järnvägslagen.

Kravet på redovisningsmässig åtskillnad syftar till att kunna övervaka att företaget inte ges ekonomiska fördelar till följd av subventionsströmmar mellan verksamheter. Kravet på organisatorisk åtskillnad syftar till att förhindra och övervaka att företaget eller organ som äger strategiskt viktiga funktioner som anläggningar för tjänster

ges otillbörligt företräde till dessa. Således ska tjänsteleverantörer som står under direkt eller indirekt kontroll av ett dominerande företag som är aktivt på den berörda nationella transportmarknaden där tjänsten används även organisera verksamheten separat från den dominerande aktörens verksamhet. Tjänsteverksamheten ska vara organiserad på ett sådant sätt att beslut om villkor och tillträde till tjänsten sker oberoende av det dominerande företags verksamhet.

Järnvägsföretag ska ha en status som oberoende operatörer som handlar på ett marknadsorienterat sätt och anpassar sig till marknadens behov (artikel 5). Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsföretag som direkt eller indirekt ägs eller kontrolleras av medlemsstaterna har en oberoende ställning när det gäller förvaltning, administration och intern kontroll över frågor som gäller administration, ekonomi och bokföring, som innebär att de ska hålla i synnerhet tillgångar, budget och bokföring åtskilda från statens (artikel 4). Direktivet innehåller inget krav på organisatorisk åtskillnad mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

I direktiv 2012/34/EU finns krav på oberoende i fråga om väsentliga uppgifter i artikel 7 (ursprunglig lydelse). Med väsentliga uppgifter avses beslut om tilldelning av tåglägen samt beslut om uttag och uppbörd av avgifter. Medlemsstaterna ska säkerställa att de väsentliga uppgifterna anförtros ett företag eller organ som inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster. Av järnvägslagen framgår därför att den som utför järnvägstrafik inte samtidigt får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten får dock i enskilda fall besluta om undantag från detta, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapaciteten och fastställandet av avgifterna ändå kommer att ske på icke-diskriminerande sätt (6 kap. 2 §).

## **Direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet)**

Genom direktiv (EU) 2016/2370 som ändrar direktiv 2012/34/EU (ändringsdirektivet) införs ytterligare krav på skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende. Medlemsstaterna ges fortsatt rätt att välja mellan olika organisatoriska modeller för infrastrukturförvaltarna. Det är därför tillåtet med såväl vertikal

integration som fullständig strukturell åtskillnad mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Det krävs dock skyddsåtgärder (*s.k. kinesiska murar*) för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende, i fråga om väsentliga uppgifter, trafikledning och planering av underhåll. Genom ändringsdirektivet har sådana skyddsregler införts för infrastrukturförvaltare i artiklarna 7–7d. Vissa av bestämmelserna gäller endast för vertikalt integrerat företag och andra gäller även för infrastrukturförvaltare som inte ingår i ett vertikalt integrerat företag.

Med vertikalt integrerat företag avses företag där infrastrukturförvaltaren

- kontrollerar ett järnvägsföretag,
- kontrolleras av ett järnvägsföretag, eller
- kontrolleras av ett företag som också kontrollerar ett järnvägsföretag. Med vertikalt integrerat företag avses också företag med skilda avdelningar som tillhandahåller infrastrukturförvaltning respektive transporttjänster (artikel 3.31).

Infrastrukturförvaltarens beslutsfattande i fråga om de *väsentliga uppgifterna* (kapacitetstilldelning och uttag av avgifter) är grundläggande för att säkerställa rättvist och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Ändringsdirektivet innehåller därför krav på skyddsåtgärder för alla infrastrukturförvaltare för att förhindra otillbörlig påverkan på infrastrukturförvaltarens beslut i dessa frågor. Kraven på skyddsåtgärder är striktare för de infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag.

Ändringsdirektivet innehåller krav på skyddsåtgärder för alla infrastrukturförvaltare vad gäller allmänt om oberoende (artikel 7), oberoende i fråga om de väsentliga uppgifterna (artikel 7a), infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av underhåll (artikel 7b), entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter (artikel 7c) och finansiell insyn (artikel 7d).

## 15.2.2 Två kapitel i lagen med krav på skyddsåtgärder

**Förslag:** För att säkerställa en infrastrukturförvaltares oberoende i förhållande till de järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet som använder eller avser att använda förvaltarens järnvägsnät, ska infrastrukturförvaltarna följa de generella bestämmelserna om oberoende i järnvägsmarknadslagen (4 kap.). För infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag, ska de även följa de särskilda kraven på oberoende i järnvägsmarknadslagen (5 kap.). En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag behöver därmed uppfylla kraven i båda kapitlen.

Vissa av de särskilda kraven på oberoende ska även gälla för andra enheter än infrastrukturförvaltaren inom ett vertikalt integrerat företag.

### Skälen för förslaget

I förslaget till en ny järnvägsmarknadslag är kraven på skyddsåtgärder för infrastrukturförvaltaren infört i två olika kapitel; det första gäller för alla infrastrukturförvaltare (4 kap.) och det andra gäller endast för de infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag (5 kap.). Ändringsdirektivet följer inte denna struktur, det anges i stället särskilt i artiklarna 7–7d när bestämmelsen endast gäller infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag eller en annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget. I artikel 7b (opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av underhåll) finns inga särskilda krav för vertikalt integrerade företag. I Sverige finns endast ett fåtal vertikalt integrerade företag på järnvägsområdet, t.ex. Inlandståget AB/Inlandsbanan AB och A-Train AB. Det bedöms lämpligt att frångå direktivets struktur och införa två olika kapitel för kraven i järnvägsmarknadslagen. De flesta infrastrukturförvaltare kommer därför endast att behöva tillämpa 4 kap. i lagen.

De nya kapitlen saknar motsvarighet i järnvägslagen eftersom artiklarna 7–7d är nya i direktivet. Nedan följer överväganden gällande de nya artiklarna. Eftersom det, förutom artikel 7, handlar om nya artiklar i direktivet anges endast artikeln i avsnitten nedan

och då avses artikeln i lydelsen enligt ändringsdirektivet, om inget annat särskilt anges.

## 15.3 Grundläggande krav för infrastrukturförvaltares oberoende

### 15.3.1 Allmänt i fråga om infrastrukturförvaltares oberoende

**Förslag:** För att säkerställa att en infrastrukturförvaltare agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till de järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet som använder eller avser att använda förvaltarens järnvägsnät, ska förvaltaren vidta vissa skyddsåtgärder för att säkerställa sitt oberoende.

#### Skälen för förslaget

I artiklarna 7–7d direktiv 2012/34/EU anges krav på oberoende för infrastrukturförvaltare. I artiklarna finns även särskilda krav på oberoende för enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Av artiklarna framgår det dock inte från vilka en infrastrukturförvaltare, som inte ingår i ett vertikalt integrerat företag, ska vara oberoende i från. När det gäller de särskilda bestämmelserna för vertikalt integrerade företag anges t.ex. att andra enheter inom det vertikalt integrerade företaget inte får ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltarens beslut om de väsentliga uppgifterna. Någon motsvarighet till detta finns inte i de generella bestämmelserna i artiklarna.

I skäl 7 till ändringsdirektivet anges att genom direktivet införs ytterligare krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende. Medlemsstaterna bör ha frihet att välja mellan olika organisatoriska modeller, allt från fullständig strukturell åtskillnad till vertikal integration. Det krävs dock skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende vad gäller väsentliga uppgifter, trafikledning och planering av underhåll. Medlemsstaterna bör inom gränserna för de fastställda ramarna för avgifter och tilldelning



säkerställa att infrastrukturförvaltaren är organisatoriskt oberoende och oberoende i beslutsfattandet vad gäller de väsentliga uppgifterna.

Syftet med bestämmelserna får anses vara att infrastrukturförvaltaren genom att vara oberoende ska agera opartiskt och icke-diskriminerande i förhållande till olika järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet som använder eller avser att använda förvaltarens infrastruktur. Ett sådant förtydligande föreslås därför som en inledande bestämmelse i 4 kap. i lagen.

### 15.3.2 Infrastrukturförvaltares ansvarsområden

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för de järnvägsnät som förvaltaren förvaltar.

#### Skälen för förslaget

Definitionen av "infrastrukturförvaltare" i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet innebär att en infrastrukturförvaltare är: "ett organ eller en enhet som ansvarar för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastruktur på ett nät, samt för deltagande i dess utveckling, i enlighet med regler som medlemsstaten fastställer inom ramen för sin allmänna politik avseende utveckling och finansiering av infrastruktur" (artikel 3.2).

Även i artikel 7.1 första stycket anges att medlemsstaten ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna ansvarar för drift, underhåll och modernisering av de nät som förvaltaren förvaltar. Infrastrukturförvaltarna ska anförtros utvecklingen av järnvägsnätets järnvägsinfrastruktur, i enlighet med nationell rätt. I järnvägsmarknadslagen har definitionen av "infrastrukturförvaltare" förts över från järnvägslagen i stället för att använda direktivets definition (se avsnitt 8.1.1). I 4 kap. i lagen föreslås i stället en bestämmelse om att infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för de järnvägsnät som infrastrukturförvaltaren förvaltar.

Med drift av järnvägsinfrastruktur avses väsentliga uppgifter (tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter) och trafikledning (artikel 3.2b). Med underhåll av järnvägsinfrastruktur avses arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet (artikel 3.2c). Med modernisering av järnvägsinfrastrukturen avses större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda, till skillnad från ombyggnad av järnvägsvägsinfrastrukturen då infrastrukturens övergripande prestanda förbättras (artikel 3.2d och e).

Drift, underhåll och modernisering är alltså uppgifter som en infrastrukturförvaltare ska ansvara för. Det är under vissa omständigheter fortfarande tillåtet att någon annan utför sådana uppgifter, t.ex. driften av järnvägsinfrastrukturen. Detta framgår av artikel 7c; se avsnitt 15.3.7 (generella krav) och 15.4.7 (angående vertikalt integrerat företag).

Trafikverket ansvarar för förvaltningen av statens järnvägsnät.<sup>50</sup> Enligt förslaget till järnvägsmarknadslagen innebär det att Trafikverket (och andra infrastrukturförvaltare) ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av infrastrukturen.

När det gäller utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen anges i artikel 7.1 första stycket att infrastrukturförvaltaren ska anförtros utvecklingen av nätets järnvägsinfrastruktur, i enlighet med nationell rätt. Trafikverket ska enligt förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur upprätta en sådan nationell plan (1 §). Enligt Trafikverkets instruktion ska verket, med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.<sup>51</sup>

För statens järnvägsnät är det därmed reglerat i nationell rätt hur Trafikverket deltar i utvecklingen av infrastrukturen. För andra infrastrukturförvaltare bedöms ingen ytterligare nationell reglering angående utvecklingen av infrastrukturen vara nödvändig med anledning av artikel 7.1 första stycket. I järnvägsmarknadslagen regleras därför endast att infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, modernisering och underhåll av järnvägsinfrastrukturen för de järnvägsnät som förvaltaren förvaltar.

---

<sup>50</sup> 2 § 9 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

<sup>51</sup> 1 § första stycket förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

### 15.3.3 Krav om organisation och oberoende

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare ska, förutom om företaget består av klart avgränsade avdelningar (vertikalt integrerat företag), vara organisatoriskt och juridiskt åtskild från varje järnvägsföretag.

Infrastrukturförvaltaren ska vara organiserad så att beslutsfattandet i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag, andra sökande och andra juridiska personer. Ett järnvägsföretag, en annan sökande eller andra juridiska personer får inte ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltare vad gäller de väsentliga uppgifterna.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

I den ursprungliga lydelsen av artikel 7 i direktiv 2012/34/EU, anges att väsentliga uppgifter (kapacitetstilldelning och avgiftsuttag) endast får anförtros organ eller företag som själva inte tillhandahåller järnvägstransporttjänster.

I järnvägslagen anges att den som utför eller organiserar järnvägstrafik inte får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten) får i enskilda fall besluta om undantag, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt (6 kap. 2 §). Transportstyrelsen har meddelat ca 20 undantag, främst till industrier och museiföreningar men även A-Train AB har ett sådant undantag.

#### *Föreslagen ordning*

Med anledning av att olika organisatoriska modeller är tillåtna i direktivet och i förslaget till järnvägsmarknadslagen, har inte

*förbudet* i 6 kap. 2 § järnvägslagen eller kravet på beslut från tillsynsmyndigheten förts över, se vidare avsnitt 16.2.1. De redan meddelade undantagen skulle därmed inte längre vara nödvändiga.

Enligt artikel 7.2 ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltare är organiserade som en enhet som är juridiskt åtskild från alla järnvägsföretag. När det gäller infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska infrastrukturförvaltaren vara juridiskt åtskild från andra juridiska enheter inom det integrerade företaget. Detta innebär att ändringsdirektivet inte ställer krav på fullständig separation mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Vertikal integration är tillåten enligt direktivet, med förbehåll för lämpliga skyddsåtgärder för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende vad gäller väsentliga uppgifter, trafikledning och planering av underhåll (se vidare angående oberoende i vertikalt integrerat företag i avsnitt 15.4.3).

Av definitionen av ”vertikalt integrerat företag” framgår att ett sådant företag kan vara ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster och som inte är separata juridiska personer (artikel 3.31 andra stycket). Att direktivet tillåter ett sådant vertikalt integrerat företag kan tyckas vara i strid med kravet att infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt åtskilda från järnvägsföretag i artikel 7.2. Eftersom direktivet tillåter olika organisatoriska modeller bör det i järnvägsmarknadslagen tydliggöras att kravet på olika juridiska personer inte gäller sådana vertikalt integrerade företag som avses i 5 kap. 2 § 4 (klart avgränsade avdelningar).

Enligt artikel 7a.1 ska medlemsstaterna säkerställa att infrastrukturförvaltaren, inom de gränser som anges i artikel 4.2, 29 och 39, är organisatoriskt och beslutsmässigt oberoende när det gäller de väsentliga uppgifterna. Detta innebär att förutom den rätt som medlemsstaten har enligt direktivet att fastställa ramverket för kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, ska infrastrukturförvaltare vara organisatoriskt och beslutsmässigt oberoende när det gäller kapacitetstilldelningen och avgiftsuttaget.

En liknande bestämmelse om organisatoriskt och beslutsmässigt oberoende finns redan i 4 kap. 2 a § 2 järnvägslagen för tjänstleverantörer som direkt eller indirekt kontrolleras av ett organ eller företag som också är aktivt och har en dominerande ställning på de

nationella marknaderna för järnvägstransporttjänster för vilka anläggningarna används. Genom bestämmelsen har artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU införlivats. Tjänsteleverantörens verksamhet ska organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget. När artikel 13.3 infördes i järnvägslagen angavs att syftet med det organisatoriska oberoendet främst får anses handla om att tydliggöra att beslut om tillträde eller andra tillträdesvillkor inte får fattas eller påverkas av den eller de som kan ha ett intresse av att förhindra tillträdet för en konkurrent.<sup>52</sup>

Bestämmelserna om infrastrukturförvaltares oberoende är mer utförliga än bestämmelserna om tjänsteleverantörens oberoende, men syftet får anses vara detsamma. Som ovan nämnts i avsnitt 15.3.1, framgår det inte av artiklarna 7–7d från vilka en infrastrukturförvaltare ska vara oberoende. Det får dock förutsättas att det är från järnvägsföretag och andra sökande om att inte annat särskilt anges. I artikel 7a.2 a) i ändringsdirektivets lydelse anges att medlemsstaterna särskilt ska säkerställa att ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet inte har något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. Bestämmelserna om oberoende vad gäller de väsentliga uppgifterna (artikel 7a) är därmed inte begränsad till järnvägsföretag och andra sökande utan även gentemot andra juridiska personer.

Närmare vad som avses med ”avgörande inflytande” (decisive influence på engelska) framgår inte av direktivet. Det finns andra exempel på svensk lagstiftning som införlivar EU-rätt angående avgörande eller bestämmande inflytande (olika översättningar av ”decisive influence”). I t.ex. 3 kap. 12–15 §§ lagen (2016:1145) om offentlig upphandling används ”avgörande inflytande”. I dessa bestämmelser ska, enligt författningskommentaren<sup>53</sup> till 3 kap. 12 §, ”avgörande inflytande” förstås i ljuset av EU-domstolens praxis. Denna praxis sammanfattas av EU-domstolen i domen *Econord*<sup>54</sup>. Ett annat exempel är 16 kap. 2 § aktiebolagslagen (2005:551), där används uttrycket ”bestämmande inflytande” vid emissioner i publika aktiebolag. Med ”bestämmande inflytande” avses i första hand sådant inflytande som grundar sig på direkta eller indirekta innehav av mer än hälften av rösterna i bolaget. Det kan emellertid

---

<sup>52</sup> prop. 2014/15:120 s. 96.

<sup>53</sup> prop. 2015/16:195 *Nytt regelverk om upphandling*, s. 960.

<sup>54</sup> C-182/11 och C-183/11.

även tänkas att någon intar en sådan ställning på annan grund, exempelvis genom avtal. Det har överlämnats till rättstillämpningen att ytterst avgöra om en person i ett enskilt fall intar en sådan ställning som avses här i förhållande till en juridisk person.<sup>55</sup>

Om uttrycket ”bestämmande inflytande” eller ”avgörande inflytande” används i den svenska översättningen verkar inte ha någon betydelse. I detta fall finns särskilda bestämmelser om när infrastrukturförvaltare ingår i ett vertikalt integrerat företag och de särskilda skyddsregler som gäller inom sådana företag. Artikel 7a.2 a) får för andra infrastrukturförvaltare antas få en begränsad betydelse, men vad som avses med avgörande inflytande får dock ytterst avgöras i rättstillämpningen.

---

<sup>55</sup> prop. 2004/05:85, s. 742 *Ny aktiebolagslag*.

### 15.3.4 Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

**Förslag:** En ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse får inte vara påverkad av någon intressekonflikt och ska agera på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Ledamoten får inte samtidigt vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att personer som rapporterar direkt till infrastrukturförvaltarens styrelse och befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte påverkas av någon intressekonflikt och agerar på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande. Infrastrukturförvaltaren ska även säkerställa att befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att tillsynsmyndigheten ska, för statens järnvägsnät, övervaka tillämpningen av lagens krav avseende styrelseledamöters oberoende och att myndigheten ska underrätta ansvarigt departement i Regeringskansliet om en ledamot i en styrelse för en infrastrukturförvaltare som förvaltar statens järnvägsnät inte uppfyller kraven i lagen. För att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende vad gäller väsentliga uppgifter, bör regeringen i föreskrifter ange att en infrastrukturförvaltare inte får låta ett järnvägsföretag ha ett avgörande inflytande över vem som utses att ansvara för beslut som rör väsentliga uppgifter hos förvaltaren.

### Skälen för förslaget och bedömningen

#### *Intressekonflikter*

Enligt artikel 7.1 tredje stycket i direktiv 2012/34/EU i lydelsen enligt ändringsdirektivet (EU) 2016/2370 ska medlemsstaterna säkerställa att ledamöterna i infrastrukturförvaltarens styrelse och de

chefer som rapporterar direkt till styrelsen agerar på ett icke-diskriminerande sätt och att deras opartiskhet inte påverkas av någon intressekonflikt.

Ledamöterna i Trafikverkets styrelse och andra infrastrukturförvaltares styrelser kommer att omfattas av dessa krav. Även personer som rapporterar till styrelsen omfattas av kraven. Hos Trafikverket får detta anses vara verkets generaldirektör och chefen för internrevisionen. Eftersom Trafikverket är en statlig myndighet kan det tyckas självklart att sådana personer inte får ha intressen som kan vara i konflikt med deras uppdrag inom Trafikverket. Enligt 1 kap. 9 § regeringsformen ska domstolar samt förvaltningsmyndigheter och andra som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter i sin verksamhet beakta allas likhet inför lagen samt iakttä saklighet och opartiskhet. Direktivets krav omfattar dock alla de infrastrukturförvaltare som inte uttryckligen undantagits från kraven i artiklarna 7 och 7a.

Det anges inte närmare i direktivet vad som avses med *intressekonflikt*. I skäl 9 till ändringsdirektivet anges att medlemsstaterna bör inrätta en nationell ram för bedömning av intressekonflikter. Inom denna ram bör regleringsorganet beakta alla personliga finansiella, ekonomiska eller yrkesmässiga intressen som på ett otillbörligt sätt skulle kunna påverka infrastrukturförvaltarens opartiskhet. I alla former av affärsverksamhet finns en risk att intressekonflikter får genomslag i ett företag. Intressekonflikter uppstår när en beslutsfattare i ett företag representerar två eller flera olika intressen.

Att förhindra påverkan av ”intressekonflikt” i artikel 7.1 bör vad gäller infrastrukturförvaltares styrelseledamöter och personer som rapporterar till styrelsen förstås som att dessa ska agera sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande. På så sätt undviks oönskade intressekonflikter som en person kan ha på grund av t.ex. ägande eller andra intressen i ett annat företag som önskar använda infrastrukturförvaltarens infrastruktur. Vad som sedan anses leda till att en sådan persons agerande anses vara i strid med detta får lämnas till rättstillämpningen att avgöra. Bestämmelser om intressekonflikt finns sedan tidigare i svensk lagstiftning, bland annat i försäkringsrörelselagen (2010:2043). Viss ledning kan därför hämtas av tillämpningen av ”intressekonflikt” i annan lagstiftning.



I artikel 7a.2 c) anges att medlemsstaterna ska säkerställa att *rörligheten* hos de personer som ansvarar för de väsentliga uppgifterna inte skapar intressekonflikter. Med rörlighet ("mobility" i den engelska versionen) får i detta sammanhang förstås som arbetsmarknadsrörlighet. Syftet med bestämmelsen bör vara att de befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter hos en infrastrukturförvaltare inte ska påverkas i sitt beslutsfattande av tidigare eller kommande arbetsgivare. Dessa personers agerande ska vara opartiskt och icke-diskriminerande i förhållande till alla sökande. Infrastrukturförvaltaren bör ansvara för att säkerställa detta. Vem som ska anses vara den befattningshavare som ansvarar för de väsentliga uppgifterna hos en infrastrukturförvaltare behöver avgöras från fall till fall. Hos Trafikverket finns olika avdelningar för t.ex. kapacitetstilldelning och banavgiftsmodellen. Det är rimligt att tro att cheferna för sådana avdelningar är att anse som sådana befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter i direktivets mening. En annan tolkning skulle kunna vara att alla som fattar ett enskilt beslut avseende kapacitetstilldelning, t.ex. handläggare hos Trafikverket som fattar beslut om kapacitetstilldelning utanför tågplanen (ad hoc) ska omfattas. Detta skulle innebära att ett stort antal människor (ca 100 personer avseende s.k. ad hoc-kapacitet) skulle omfattas av bestämmelserna. En sådan tolkning skulle kunna innebära hinder för deras arbetsmarknadsrörlighet. Det föreslås redan i bestämmelserna om tilldelning (7 kap. järnvägsmarknadslagen) att infrastrukturkapacitet ska tilldelas på ett icke-diskriminerande sätt. Att därutöver ställa krav på ett stort antal personer som kan innebära begränsningar i deras arbetsmarknadsrörlighet anses inte lämpligt eller nödvändigt enligt direktivet.

Eftersom både artikel 7.1 tredje stycket och artikel 7a.2 c) handlar om intressekonflikter avseende infrastrukturförvaltares styrelseledamöter och vissa befattningshavare, är det lämpligt att samla dessa bestämmelser.

### *Dubbla roller i infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags styrelser*

Enligt artikel 7.3 ska medlemsstaterna säkerställa att en person inte samtidigt kan vara

- ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse och ledamot i ett järnvägsföretags styrelse, eller
- ansvarig för att fatta beslut om väsentliga uppgifter och ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

I järnvägsmarknadslagen föreslås en bestämmelse av innebörden att en styrelseledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara styrelseledamot i ett järnvägsföretags styrelse. Vidare föreslås en bestämmelse att infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de befattningshavare som ansvarar för beslut om väsentliga uppgifter inte samtidigt kan vara styrelseledamöter i ett järnvägsföretags styrelse. Enligt lagen (1994:260) om offentlig anställning är en arbetsgivare skyldig att informera sina anställda om vilka förhållanden som kan göra en bisyssla otillåten. Arbetstagaren är, på begäran av arbetsgivaren, skyldig att upplysa arbetsgivaren om sina bisysslor. Kollektivavtal reglerar ofta rätten till bisyssla. Det får därför förutsättas att myndigheter, kommuner och de flesta företag redan har rutiner för att fånga upp om en person redan har eller får ett annat uppdrag.

När det gäller en styrelsemyndighet, som t.ex. Trafikverket, utser regeringen styrelseledamöterna enligt 10 § myndighetsförordningen (2007:515). Det bör därför regleras i föreskrifter att tillsynsmyndigheten ska övervaka kraven vad gäller infrastrukturförvaltares styrelseledamöter och underrätta ansvarigt departement i Regeringskansliet om en ledamot i en styrelse för en infrastrukturförvaltare som förvaltar statens järnvägsnät inte uppfyller kraven.

#### *Förbud mot järnvägsföretags inflytande över den som utses att ansvara för väsentliga uppgifter*

I artikel 7a.2 b) anges att ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet i ett vertikalt integrerat företag inte får ha något avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om de väsentliga uppgifterna. Detta kan tyckas redan framgå av artikel 7a.2 a) där det anges att järnvägsföretag eller andra juridiska personer inte får ha något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. För tydlighetens skull bör dock regeringen i föreskrifter ange att infrastrukturförvaltare ska säkerställa att järnvägsföretag inte får ha något

avgörande inflytande över vem som ska utses att ansvara för beslut om väsentliga uppgifter hos förvaltaren.

### 15.3.5 Undantag från delar av bestämmelserna om infrastrukturförvaltares oberoende

**Förslag:** Bestämmelserna om oberoende samt om finansiella krav och krav om finansiell insyn, gäller inte för en infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentligt-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på den järnvägsinfrastruktur som ingår i avtalet.

Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av sådan lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från bestämmelserna om oberoende samt om möjligheten att uppdra till annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter eller att dela uppgifterna och om samarbetsavtal.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

### Skälen för förslaget

#### *Allmänt om undantag*

Redan i 1 kap. i förslaget till järnvägsmarknadslagen finns undantag från hela eller delar av lagen. I 1 kap. finns därför i praktiken undantag från 4 och 5 kap. för

- järnvägsföretag som inte har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft (3 §),
- tunnelbana och spårväg (4 § 1),
- lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik (4 § 2),

- privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods (4 § 3),
- privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår (5 §),
- spår inom anläggningar för tjänster (6 §), och
- lokala lågtrafikerade linjer (7 §).

Vissa av undantagen i direktivet gäller dock delar av kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i artiklarna 7–7d. Detta gäller undantaget för lokal icke-strategisk infrastruktur i artikel 2.4 och undantaget för offentligt-privat partnerskap i artikel 2.12.

### *Offentligt-privat partnerskap*

Enligt artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, kan medlemsstaterna välja att undanta den privata parten i ett offentligt-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015<sup>56</sup> från artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende avseende de väsentliga uppgifterna) och 7d (finansiell insyn).

I Sverige fick A-Train AB 1995 uppdraget av staten att finansiera, bygga och driva Arlandabanan. A-Train AB projekterade och byggde banan och när den var klar hösten 1999, överlämnades anläggningen till staten. I gengäld leasar nu A-Train AB tillbaka Arlandabanan med en exklusiv koncession, dvs. rätten att köra tågtrafiken fram till år 2040. A-Train har tillstånd som både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. A-Train får därmed anses vara ett vertikalt integrerat företag enligt definitionen i artikel 3.31 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

För att inte ställa högre krav på privata parter i ett offentligt-privat partnerskap än vad direktivet kräver, bör undantaget i artikel 2.12 införas i järnvägsmarknadslagen. Undantaget innebär att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett sådant offentligt-privat partnerskap inte behöver följa vissa av bestämmelserna i 4 kap. järnvägsmarknadslagen om infrastrukturförvaltares oberoende samt finansiella krav och krav om finansiell insyn.

Medlemsstaten kan, enligt artikel 2.12, även begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare för trafik som bedrivs av järnvägsföretag på samma infrastruktur som den privata parten i det

---

<sup>56</sup> Datomet för när direktiv 2012/34/EU skulle vara införlivad i nationell rätt.

offentlig-privata partnerskapet tillhandahåller persontrafik på. Ett sådant förslag finns i järnvägsmarknadslagen (6 kap.). Övervägandena finns i avsnitt 16.1.2 och motsvarar det undantag som finns i dag i 5 kap. 2 c § järnvägslagen.

### *Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse*

Medlemsstaterna får enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, undanta lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende avseende de väsentliga uppgifterna) och 7c (entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter) samt kapitel IV (kapacitetstilldelning och uttag av avgifter). Medlemsstaterna ska anmäla till EU-kommissionen att de avser att undanta sådan järnvägsinfrastruktur. EU-kommissionen ska sedan besluta huruvida järnvägsinfrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse med beaktande av längden på det aktuella nätet, det faktiska utnyttjandet samt den trafikvolym som potentiellt kan komma att påverkas.

Undantaget i artikel 2.4 fanns redan i den ursprungliga lydelsen av direktiv 2012/34/EU, men med ändringsdirektivet tillkom möjligheten att även meddela undantag från artiklarna 7, 7a och 7c.

Artikel 2.4 är införlivad i 1 kap. 1 c § järnvägslagen avseende lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse, med möjlighet att meddela undantag från 6 (tilldelning m.m.) och 7 (avgifter) kap. i lagen. Artikel 2.4 är även införlivad i 6 kap. 1 a § järnvägslagen avseende lokal och regional järnvägsinfrastruktur, med möjlighet att meddela undantag från krav på upprättande av verksamhetsplan. Dessa undantag förs över till järnvägsmarknadslagen i 1 kap. (lokal) och 7 kap. (lokal och regional).

I 4 kap. järnvägsmarknadslagen införs även ett undantag från bestämmelserna om oberoende samt om möjligheten att uppdra åt annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter eller att dela uppgifter med en annan infrastrukturförvaltare, för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse. Undantaget innebär att en sådan infrastrukturförvaltare inte behöver följa lagens bestämmelse för att säkerställa sitt oberoende gentemot järnvägsföretag och andra

sökande av kapacitet. De omfattas vidare inte av de skyddsåtgärder som krävs när en infrastrukturförvaltare uppdrar åt annan att sköta sina uppgifter.

Tillsynsmyndigheten får, i likhet med vad som tidigare gällt i 1 kap. 1 a § och 6 kap. 1 a § järnvägslagen, meddela beslut om undantag efter att först ha inhämtat yttrande från EU-kommissionen. Enligt nuvarande bestämmelser i järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten endast inhämta EU-kommissionens yttrande om undantaget avser järnvägsinfrastruktur som omfattas av bilaga I till direktiv 2012/34/EU. Med anledning av den nu föreslagna definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i järnvägsmarknadslagen saknas skäl att göra en sådan skillnad. Den infrastruktur som omfattas av järnvägsmarknadslagens definition av järnvägsinfrastruktur anses överensstämma med den järnvägsinfrastruktur som anges i bilaga I till direktivet. Tillsynsmyndigheten får i sitt beslut från fall till fall avgöra om infrastrukturförvaltaren ska undantas från alla eller vissa av de aktuella bestämmelserna.

Ytterligare överväganden kring tillsynsmyndighetens möjlighet att undanta lokal eller regional järnvägsinfrastruktur finns i avsnitten 6 och 16.

### 15.3.6 Opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare ska ansvara för att trafikledning och planering av underhåll av infrastrukturen utförs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande.

Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll av infrastrukturen agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande och inte påverkas av någon intressekonflikt.

**Bedömning:** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör meddela föreskrifter om tillgång till trafikledningsprocessen och samråd kring den långsiktiga planeringen av omfattande underhåll eller modernisering av infrastrukturen.

## Skälen för förslaget

### *Allmänt*

Kraven på opartiskhet vad gäller trafikledning och planering av underhåll är nytt i direktivet i artikel 7b. I skäl 11 till ändringsdirektivet anges att lämpliga åtgärder bör vidtas för att säkerställa att trafikledning och planering av underhåll utförs på ett opartiskt sätt i syfte att undvika snedvridning av konkurrensen.

Trafikledning och planering av underhåll pekas även ut som uppgifter som regleringsorganet ska övervaka (i artikel 56) för att säkerställa att verksamheterna inte leder till diskriminering mellan järnvägsföretagen. Tillsynsmyndigheten utövar enligt 10 kap. järnvägsmarknadslagen tillsyn över lagen och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen och därmed bestämmelserna om trafikledning och planering av underhåll i 4 och 5 kap.

Enligt artikel 7b.2 ska medlemsstaterna säkerställa att järnvägsföretag har tillgång till all relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ett företag ytterligare tillträde till trafikledningsprocessen bör sådant tillträde beviljas på lika villkor till alla berörda järnvägsföretag. Närmare bestämmelser om detta bör införas i föreskrifter.

### *Utförande av trafikledning och planering av underhåll*

Enligt artikel 7b.1 ska medlemsstaterna bl.a. säkerställa att uppgifterna trafikledning och planering av underhåll utövas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

I järnvägsmarknadslagen anges därför att trafikledningen och planeringen av underhållet av infrastrukturen ska utföras på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande. Bestämmelsen kan jämföras med 6 kap. 1 § järnvägslagen, där det anges att en infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

### *Befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning och planering av underhåll*

I artikel 7b.1 anges att medlemsstaterna ska säkerställa att personer som ansvarar för beslut om trafikledning och planering av underhåll inte påverkas av någon intressekonflikt. Överväganden kring begreppet "intressekonflikt" finns i avsnitt 15.3.4 och övervägandena i det avsnittet får anses gälla även för intressekonflikt i detta sammanhang. Om en infrastrukturförvaltare säkerställer att deras befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledning eller planering av underhåll av infrastruktur agerar på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt, bör otillbörliga intressekonflikter kunna undvikas. Hur en infrastrukturförvaltare ska säkerställa detta ger direktivet inget ytterligare svar på. Viss ledning finns i skäl 9 till ändringsdirektivet, där det talas om att alla personliga finansiella, ekonomiska och yrkesmässiga intressen bör beaktas. En infrastrukturförvaltare bör därför säkerställa att det inte finns sådana personliga intressen som kan påverka befattningshavaren att agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Det är av vikt att en infrastrukturförvaltare själv identifierar och hanterar situationer där intressekonflikter kan uppstå.

### *Tillgång till relevant information vid störningar*

I artikel 7b.2 första meningen anges att infrastrukturförvaltare, i händelse av en störning i trafiken, ska ge berörda järnvägsföretag tillgång till relevant information så snabbt som möjligt.

Bestämmelser om åtgärder vid störningar i järnvägstrafiken finns i dag i 6 kap. 17 och 18 §§ järnvägslagen, som föreslås föras över till järnvägsmarknadslagen (7 kap.). Dessa bestämmelser kommer från artikel 54 i direktiv 2012/34/EU. Även om bestämmelsen om tillgång till relevant information vid störningar finns i artikel 7b bör, för tydligheten, de krav som gäller störningar samlas.

Regeringen eller den myndigheten regeringen bestämmer bör i föreskrifter ange att infrastrukturförvaltare vid händelse av en störning i järnvägstrafiken ska ge berörda järnvägsföretag tillgång till all relevant information.



### *Tillträde till processen för trafikledningen*

I artikel 7b.2 andra meningen anges att om infrastrukturförvaltaren beviljar ett järnvägsföretag ytterligare tillträde till förvaltarens process för trafikledning ska förvaltaren göra detta på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Bestämmelsen kan liknas med t.ex. ramavtal (6 kap. 21 § järnvägslagen eller samarbetsavtal (se avsnitt 15.3.8 nedan), dvs. att det är frivilligt för infrastrukturförvaltare att ge järnvägsföretag tillträde till processen för trafikledning. Om infrastrukturförvaltare väljer att ge ett järnvägsföretag tillträde, ska även andra järnvägsföretag tillåtas på ett icke-diskriminerande sätt. Detta bör anges i föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

### *Samråd vid den långsiktiga planeringen av omfattande underhåll eller modernisering av infrastrukturen*

Enligt artikel 7b.3 ska infrastrukturförvaltare samråda med järnvägsföretag och andra sökande om den långsiktiga planeringen av underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren ska, så långt som möjligt, ta hänsyn till de betänkligheter som framförs i samrådet.

När det gäller infrastrukturförvaltarens skyldigheter vad gäller information och samråd kring arbeten på järnvägsinfrastrukturen finns olika bestämmelser i direktivet. Förutom den nämnda bestämmelsen i artikel 7b.3 finns krav på information om sannolika behov av kapacitet för underhåll i beskrivningen av järnvägsnätet, som ska samrådas, i artikel 27, inklusive bilaga IV. Därutöver finns i artikel 53 bestämmelser om att ansökningar om kapacitet för underhåll av infrastrukturen ska inges under tågplaneprocessen och att infrastrukturförvaltaren ska ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhållsarbete påverkar järnvägsföretag och andra sökande. Slutligen fattade EU-kommissionen den 4 september 2017 ett delegerat beslut som ersätter bilaga VII till direktiv 2012/34/EU.<sup>57</sup> Bilagan i beslutet innehåller

---

<sup>57</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

tidplanen för tilldelningsförfarandet och med det nya beslutet tillkommer nya detaljerade bestämmelser som anger när en infrastrukturförvaltare ska informera och samråda kring tillfälliga begränsningar av järnvägslinjers kapacitet, t.ex. på grund av infrastrukturarbeten. Sådana kapacitetsbegränsningar som informeras och samråds kring i enlighet med kommissionens beslut bör anses uppfylla kraven på information och samråd i artikel 7b.3. För det fall att det finns underhålls- eller moderniseringsarbeten som inte omfattas av beslutets krav på information och samråd, bör för tydlighets skull regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i föreskrifter införa krav om att infrastrukturförvaltare ska samråda med järnvägsföretag och andra sökande om den långsiktiga planeringen av omfattande underhåll eller modernisering av järnvägsinfrastrukturen.

### 15.3.7 När någon annan sköter infrastrukturförvaltares uppgifter

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare får uppdra åt annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, under förutsättning att

- opartiskhet och icke-diskrimineringen i förhållande till de järnvägsföretag och andra sökande kan säkerställas,
- kommersiellt känslig information kan skyddas, och
- den som ska sköta driften inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

En infrastrukturförvaltare får, trots de begränsningar som finns för att låta någon annan sköta dess uppgifter, dela sina uppgifter med en annan infrastrukturförvaltare. Båda infrastrukturförvaltare ska uppfylla kraven.

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att om någon annan utför uppgifter som en infrastrukturförvaltare ansvarar för ska infrastrukturförvaltaren behålla sin rätt att kontrollera och bära det yttersta ansvaret för uppgifterna. Det bör även anges att någon annan än infrastrukturförvaltaren utför väsentliga uppgifter ska dock denne uppfylla lagens krav avseende sådana uppgifter.

## Skälen för förslaget och bedömningen

### *Allmänt*

Enligt artikel 7.1 i direktiv 2012/34/EU ska en infrastrukturförvaltare ansvara för drift, underhåll och modernisering av sitt järnvägsnät. I artikel 7c anges förutsättningarna för att infrastrukturförvaltaren ska kunna lägga ut sina uppgifter eller utförandet av uppgifterna på entreprenad, eller för att dela uppgifterna med en annan infrastrukturförvaltare.

### *Uppdra åt annan att sköta uppgifterna*

Artikel 7c.1 a) och b) innehåller två olika möjligheter för infrastrukturförvaltaren. Enligt a) får infrastrukturförvaltaren lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet. Denna enhet får inte vara ett järnvägsföretag, kontrollera ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Enligt b) får infrastrukturförvaltaren lägga ut utförandet av arbeten och relaterade uppgifter som rör utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad till ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar eller kontrolleras av ett järnvägsföretag.

Vilken skillnad som avses med ”lägga ut uppgifter på entreprenad” respektive ”lägga ut utförandet av arbeten” i artikeln är inte tydlig. I båda fallen ska infrastrukturförvaltare säkerställa att det inte uppstår intressekonflikter och att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Infrastrukturförvaltaren ska behålla sin rätt att kontrollera och bära det yttersta ansvaret för, utförandet de uppgifter som anges i artikel 3.2 (drift, underhåll och modernisering samt utveckling av järnvägsinfrastrukturen i enlighet med nationell rätt). En enhet som utför väsentliga uppgifter (kapacitetstilldelning och avgiftsuttag) ska uppfylla kraven i artiklarna 7, 7a, 7b och 7d. I förslaget i järnvägsmarknadslagen används uttrycket ”att någon annan sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter”.

En tydlig skillnad finns dock mellan a) och b) i artikel 7c.1 och det handlar om vilka uppgifter en infrastrukturförvaltare kan lägga ut till ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar eller

kontrolleras av ett järnvägsföretag. Till sådana företag får infrastrukturförvaltaren – enligt en motsatsvis läsning – inte lägga ut driften av järnvägsinfrastrukturen (väsentliga uppgifter och trafikledning) på entreprenad eller för att utföra. För andra finns endast de generella restriktionerna i första meningen i artikeln, dvs. att det inte ska uppstå intressekonflikter och att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Det anses därför tillräckligt att i lagen ange vilka uppgifter en infrastrukturförvaltare inte får låta någon annan utföra och vad som krävs för att så ska få ske. När det i lagen anges att uppgifterna får skötas av ”någon annan”, anses det inkludera även andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Det finns även särskilda krav för att låta en annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter i 5 kap. i lagen (se avsnitt 15.4.7).

#### *Dela uppgifter mellan infrastrukturförvaltare*

En infrastrukturförvaltares uppgifter får, trots vad som sägs i artikel 7c.1, utföras av andra infrastrukturförvaltare, inklusive parter i ett offentligt-privat partnerskap (artikel 7c.2). Det krävs att alla parter uppfyller kraven i artiklarna 7.2–6, 7a, 7b och 7d och tar fullt ansvar för uppgifterna i fråga. När det är lämpligt, och i synnerhet av effektivitetsskäl får uppgifter i infrastrukturförvaltningen delas mellan olika infrastrukturförvaltare (skäl 16 till ändringsdirektivet).

I likhet med första punkten i artikel 7c är den andra punkten inte helt enkel att förstå. En tolkning skulle kunna vara att om en infrastrukturförvaltare ska utföra uppgifter åt en annan infrastrukturförvaltare så ska den andra punkten i artikel 7c tillämpas. En annan tolkning är att en infrastrukturförvaltare kan utföra uppgifter åt en annan infrastrukturförvaltare enligt första punkten i artikel 7c, men om kriterierna inte är uppfyllda (t.ex. för att den andra infrastrukturförvaltaren även kontrollerar ett järnvägsföretag) så kan den andra infrastrukturförvaltaren ändå utföra uppgifter åt den första infrastrukturförvaltaren om kraven i andra punkten är uppfyllda. Den sistnämnda tolkningen anses mest rimlig särskilt med anledning av att den andra punkten inleds med att den är ett undantag från första punkten.

I Sverige utför Trafikverket vissa uppgifter åt andra infrastrukturförvaltare. Trafikverket utför t.ex. trafikledning eller kapacitetstilldelning på uppdrag av A-Train AB och Öresundsbrokonsortiet för Arlandabanan och Öresundsbron. Trafikverket har även säkerhetstillstånd för att utföra trafikledningen på dessa banor. Det är i detta avseende viktigt att skilja på säkerhets- och marknadsansvaret. Ansvaret för ett opartiskt och icke-diskriminerande hanterande av infrastrukturförvaltarens uppgifter åvilar alltid den infrastrukturförvaltare som förvaltar nätet i fråga.

### *Elbolag*

Elbolag ska undantas från de regler som gäller för infrastrukturförvaltare i direktivet, om väsentliga uppgifter inte överläts till elbolaget, förutsatt att efterlevnaden av de relevanta bestämmelserna om utveckling av nätet, särskilt artikel 8, säkerställs (artikel 7c.3). Bestämmelsen får ses som ett förtydligande av att ett elbolag som sköter uppgifter som rör infrastrukturförvaltning, inte behöver följa bestämmelserna som rör infrastrukturförvaltare. Anledningen till förtydligandet kan ha sin grund i bilaga I till direktiv 2012/34/EU där det anges att järnvägsinfrastruktur består av bl.a. anläggningar för transformering och överföring av elkraft för tågdrift, omformarestationer, elkablar mellan kopplingscentraler och kontaktledningar med kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor, strömskena med konsoler.

Regeringen kan som ett förtydligande ange i föreskrifter att ett elbolag inte ska omfattas av lagens och föreskrifternas krav för infrastrukturförvaltare.

### 15.3.8 Samarbetsavtal

**Förslag:** Om en infrastrukturförvaltare ingår samarbetsavtal med järnvägsföretag ska detta ske på ett icke-diskriminerande sätt. Samarbetsavtalet ska syfta till att sänka kostnaderna eller förbättra prestandan på den del av järnvägsnätet som avtalet avser.

En infrastrukturförvaltare och ett eller flera järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska utan uppmaning bereda tillsynsmyndigheten full insyn i utkastet till avtalet.

#### Skälen för förslaget

##### *Samarbetsavtal tillåts*

En infrastrukturförvaltare får enligt artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt. Avtalen ska syfta till att skapa fördelar för kunderna, såsom sänkta kostnader eller förbättrad prestanda på den del av nätet som omfattas av avtalet. Det framgår dock inte närmare vad ett samarbetsavtal ska kunna innehålla.

Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå samarbetsavtal med ett järnvägsföretag så ska även andra järnvägsföretag tillåtas att ingå sådana avtal med förvaltaren på ett icke-diskriminerande sätt. Detta kan likställas med kraven för ramavtal (7 kap. 25 § järnvägsmarknadslagen).

Det finns i dag olika exempel på samarbeten mellan Trafikverket och järnvägsföretag. Trafikverket har t.ex. tagit initiativ till ett samarbetsforum JBS (Järnvägsbranschens samverkansforum) och olika punktlighetssamarbeten. Ett exempel på ett samarbete om punktlighet är Driftforum, där Trafikverkets trafikledning inom geografiska områden samverkar med berörda järnvägsföretag för att förbättra punktligheten. Trafikverket har lyft att det framöver kan finnas ett behov av att ingå samarbetsavtal med enskilda järnvägsföretag, t.ex. förbättra prestandan på vissa banavsnitt eller linjer, till gagn för kunderna. Det får därför anses lämpligt att samarbetsavtal tillåts och regleras i enlighet med vad som anges i direktivet.

### *Under överinseende av tillsynsmyndigheten*

Ett samarbetsavtal får endast ingås under överinseende av regleringsorganet eller ett annat oberoende organ som utsetts av medlemsstaten (artikel 7c.4).

Artikeln anses innebära att tillsynsmyndigheten ska få insyn vad gäller samarbetsavtal redan innan avtalet ingås. I järnvägsmarknadslagen föreslås därför att en infrastrukturförvaltare och ett eller flera järnvägsföretag som avser att ingå ett samarbetsavtal ska, utan uppmaning, bereda tillsynsmyndigheten full insyn i utkastet till avtalet. Bestämmelsen har utformats i likhet med bestämmelsen om förhandlingar om avgifter (nuvarande 8 kap. 3 § tredje stycket järnvägslagen).

### *Tillsynsmyndighetens rekommendationer*

Enligt artikel 7c.4 andra stycket ska det organ som utsetts enligt första stycket att granska samarbetsavtalen, övervaka tillämpningen av avtalen och i tillämpliga fall lämna rekommendationer om att avtalet ska upphävas. Det bedöms lämpligt att det ska vara tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) som kan lämna rekommendationer om att ett avtal borde ändras eller upphävas (10 kap.).

## **15.3.9 Finansiella krav**

**Förslag:** Intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur får endast användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten.

En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltaren får inte heller direkt eller indirekt motta lån från ett järnvägsföretag.

**Bedömning:** Regeringen kan i föreskrifter ange att med inkomster avses även offentliga medel och att inkomster får användas för att betala av infrastrukturförvaltares lån eller att lämna utdelning till företagets ägare.

## Skälen för förslaget och bedömningen

### *Allmänt*

Artikel 7d i direktiv 2012/34/EU innehåller finansiella krav och krav om finansiell insyn vad gäller infrastrukturförvaltare. Artikeln handlar främst om finansiella krav och krav om finansiell insyn i vertikalt integrerat företag, vilket redovisas i avsnitt 15.4.7. Artikeln innehåller dock vissa finansiella krav vad gäller intäkter och lån som gäller alla infrastrukturförvaltare.

### *Infrastrukturförvaltares intäkter*

Intäkter (i den svenska översättningen används ”inkomster”) från förvaltningen av infrastrukturnät får endast användas för att finansiera infrastrukturförvaltarens verksamhet, vilket inkluderar att betala av förvaltarens lån (artikel 7d.1). Infrastrukturförvaltaren får också lämna utdelning till företagets ägare, vilket får innefatta privata aktieägare. Däremot får utdelning inte lämnas till företagets ägare om ägaren är ett företag som är en del av ett vertikalt integrerat företag och som utövar kontroll över både ett järnvägsföretag och den berörda infrastrukturförvaltaren, se avsnitt 15.4.7.

I den engelska versionen av artikel 7d.1 står det ”incomes”, som i den svenska översättningen översatts till ”inkomster”. I detta sammanhang är det viktigt att titta på vad som avses med ordet eftersom ”incomes” kan översättas till inkomst, intäkt, resultat, vinst eller avkastning på svenska. Det är i bokföringen skillnad mellan intäkt, inkomst och inbetalning. En inbetalning uppstår när företaget erhåller någon form av likvida medel. Inkomst är ett allmänt begrepp och uppkommer vid själva försäljningstillfället (men ska inte bokföras så länge inte fakturering skett). Intäkt är en periodiserad inkomst, dvs. inkomst hänförd till perioden den avser. En intäkt uppstår när företaget utför en prestation (varuleverans, utförande av en tjänst) och bokföringen är normalt knuten till faktureringen. Den kan dock behöva periodiseras (fördelas över tiden) om prestationen utförs över flera år. Utifrån detta är bedömningen att det är intäkter som avses i artikel 7d. Intäkter används för att betala periodens



kostnader, i det här fallet kostnaderna för förvaltningen av infrastrukturnätet. I järnvägsmarknadslagen används därför ”intäkter” i 4 kap.

Regeringen kan i föreskrifter ange att med inkomster avses även offentliga medel och att inkomster får användas för att betala av infrastrukturförvaltares lån eller att lämna utdelning till företagets ägare (artikel 7d.1).

### *Lån*

En infrastrukturförvaltare får inte direkt eller indirekt bevilja lån till ett järnvägsföretag. Ett järnvägsföretag får inte heller direkt eller indirekt bevilja lån till en infrastrukturförvaltare (punkterna 2 och 3 i artikel 7d). Skyddsreglerna i artiklarna 7–7d riktar sig, förutom i artikel 7d.3, till infrastrukturförvaltare eller enheter i vertikalt integrerade företag. När bestämmelserna ska införas i den nya järnvägsmarknadslagen anses det lämpligt att även i detta fall rikta kravet mot infrastrukturförvaltare. En infrastrukturförvaltare får därför, enligt förslaget i järnvägsmarknadslagen, varken bevilja lån till järnvägsföretag eller motta lån från järnvägsföretag.

### 15.3.10 Bemyndiganden

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- infrastrukturförvaltares oberoende,
- opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll,
- att annan sköter infrastrukturförvaltares uppgifter eller att uppgifterna delas,
- samarbetsavtal, och
- finansiella krav.

### Skälen för förslaget

Bestämmelserna i artiklarna 7–7d är nya i direktivet och det finns därför ingen motsvarighet i järnvägslagen till de nya bestämmelserna i 4 kap. järnvägsmarknadslagen. Det kan därför uppstå behov av att

regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter i samband med de nya bestämmelserna i 4 kap. järnvägsmarknadslagen. Några överväganden kring sådana föreskrifter finns i avsnitten ovan (avsnitt 15.3.1–15.3.9). Det anses därför lämpligt att lämna omfattande bemyndigande i detta avseende för att bestämmelserna från direktivet ska få avsedd verkan.

## **15.4 Särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i vertikalt integrerade företag**

### **15.4.1 Vilka omfattas av de särskilda kraven**

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska följa de allmänna och särskilda kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende.

Andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ska följa de särskilda kraven om tjänster och redovisning för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende.

### **Skälen för förslaget**

I avsnitt 15.2.2 ovan redovisas överväganden för att införa skyddsreglerna från artiklarna 7–7d i direktiv 2012/34/EU i två olika kapitel i järnvägsmarknadslagen. I kapitlet som innehåller särskilda krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende anges att kapitlet endast ska tillämpas av företag som ingår i ett vertikalt integrerat företag (5 kap.). Vad som avses med vertikalt integrerat företag redovisas nedan i avsnitt 15.4.2. Nedan följer överväganden gällande de nya artiklarna. Eftersom det, förutom artikel 7, handlar om nya artiklar i direktivet anges endast artikeln i avsnitten nedan och då avses artikeln i lydelsen enligt ändringsdirektivet, om inget annat särskilt anges.

En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag behöver därmed tillämpa både 4 och 5 kap. i järnvägsmarknadslagen.

En annan enhet (annan än infrastrukturförvaltaren) i ett vertikalt integrerat företag behöver tillämpa vissa krav om tjänster som enheten tillhandahåller till infrastrukturförvaltaren och om redovisning för att säkerställa finansiell insyn inom det vertikalt integrerade företaget. En annan enhet i ett vertikalt integrerat företag kan vara ett järnvägsföretag, en tjänsteleverantör eller en enhet som bedriver verksamhet som inte är järnvägsrelaterad.

I vissa av bestämmelserna i artiklarna 7–7d anges att kraven gäller gentemot ”andra juridiska enheter” inom det vertikalt integrerade företaget. När det gäller gemensamma informationssystem (artikel 7.5) och entreprenad vad gäller infrastrukturförvaltarens uppgifter (artikel 7c.1 a)), står det att kraven gäller ”andra enheter”. Det finns ingen förklaring i direktivet kring denna skillnad. En tolkning skulle kunna vara att de flesta av kraven endast gäller vertikalt integrerat företag där infrastrukturförvaltaren är juridiskt skild från andra företag i samma vertikalt integrerade företag. Ett vertikalt integrerat företag kan dock vara ett företag med klart avgränsade avdelningar. Det bedöms inte rimligt att ett företag med klart avgränsade avdelningar endast omfattas av bestämmelserna om gemensamma informationssystem och entreprenad. De olika typerna av vertikalt integrerade företag i artikel 3.31 bör rimligtvis behandlas på samma sätt. I förslaget till järnvägsmarknadslagen används därför generellt endast uttrycket ”andra enheter”.

## 15.4.2 Vad som avses med vertikalt integrerat företag

**Förslag:** Ett företag ska anses vara ett vertikalt integrerat företag om

- en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
- en infrastrukturförvaltare kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät,
- en infrastrukturförvaltare kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, eller
- företaget består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster.

Med kontroll i detta sammanhang avses inte kontroll som utövas av staten genom regeringen av ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare som är fullständigt oberoende från varandra.

### Skälen för förslaget

#### *Olika typer av vertikalt integrerade företag*

I artikel 3.31 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet finns en definition av *vertikalt integrerat företag*. Uttrycket används endast i 5 kap. järnvägsmarknadslagen och den föreslås därför föras in i det kapitlet i stället för bland ord och uttryck i det inledande kapitlet i lagen.

Med ett *vertikalt integrerat företag* avses inte endast företag. Definitionen (på engelska ”vertically integrated undertaking”) får anses innefatta t.ex. föreningar. En jämförelse kan göras med ”järnvägsföretag” (på engelska ”railway undertaking”) som också omfattar föreningar. För att företaget sedan ska anses vara vertikalt integrerat beskriver definitionen i artikel 3.31 fyra olika typer av organisationer.

1. En infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett företag som på samma gång kontrollerar ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät.

2. En infrastrukturförvaltare som kontrolleras av ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät, eller

3. Ett eller flera järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik på infrastrukturförvaltarens nät som kontrolleras av en infrastrukturförvaltare.

4. Ett företag som består av klart avgränsade avdelningar, inklusive en infrastrukturförvaltare och en eller flera avdelningar som tillhandahåller transporttjänster och inte är separata juridiska personer.

Det är i artikel 3.31 avgörande i de tre första fallen om det finns *kontroll*. I det fjärde fallet avses två klart avgränsade avdelningar inom samma företag som inte är två olika juridiska personer. Med kontroll avses detsamma som i EG:s koncentrationsförordning<sup>58</sup>. I artikel 3.2 i koncentrationsförordningen anges att kontroll uppnås genom rättigheter, avtal eller andra medel som, antingen var för sig eller tillsammans och med hänsyn till alla faktiska eller rättsliga förhållanden, ger möjlighet att utöva ett avgörande inflytande på ett företag. Sådana förhållanden uppnås särskilt genom att

a) äganderätt eller nyttjanderätt till ett företags samtliga tillgångar eller en del av dessa, eller

b) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av ett företags organ och dessas voteringar eller beslut.

I Sverige kontrollerar Konkurrensverket företagskoncentrationer enligt EG:s koncentrationsförordning och det finns vägledning och praxis kring vad som avses med kontroll. Av Konkurrensverkets vägledning för företagskoncentrationer<sup>59</sup> följer t.ex. att kontroll innebär möjlighet att utöva ett bestämmande inflytande över ett företag. Kontroll föreligger normalt när en part kan utöva mer än hälften av rösträttigheterna i ett företag. Kontroll kan även föreligga vid en minoritetsandel, om denna utgör det ojämförligt största aktieinnehavet. Dessutom kan kontroll föreligga på

<sup>58</sup> Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer ("EG:s koncentrationsförordning")

<sup>59</sup> Konkurrensverkets vägledning för anmälan och prövning av företagskoncentrationer daterad 2015-04-15, diarienummer 581/2014

grund av avtalsmässiga bindningar, gemensamma företagsledningsfunktioner, reellt inflytande på företagsledningen eller finansiella bindningar. Kontroll kan även utövas genom möjligheten att hindra strategiska beslut, dvs. att ha vetorätt.

Kontrollen är avgörande i definitionen av vertikalt integrerat företag. Detta innebär att två företag, trots att ingen av dem äger det andra, kan anses ingå i ett och samma vertikalt integrerade företag. Vilka företag som ska anses vara ett vertikalt integrerat företag i Sverige är med anledning av detta inte helt okomplicerad och kommer i slutändan att avgöras av rättstillämpningen. Som exempel bör emellertid kunna nämnas A-Train AB samt Inlandsbanan AB och Inlandståget AB.

Inlandsbanan AB förvaltar sedan 1993 järnvägsanläggningen Inlandsbanan från Mora till Gällivare på uppdrag av staten. Uppdraget innebär att bibehålla och utveckla Inlandsbanan. För detta får Inlandsbanan ett driftsbidrag för att täcka kostnaderna för drift och underhåll av anläggningen. Moderbolaget är Inlandsbanan AB och det finns två dotterbolag, Destination Inlandsbanan AB och Inlandståget AB. Moderbolaget ägs av 15 kommuner och förvaltar på uppdrag av staten järnvägsinfrastrukturen mellan Mora och Gällivare. Inlandståget utför både person- och godstrafik. Driftbidrag från staten för att förvalta banan, utbetalas av Trafikverket.

A-Train AB projekterade och byggde Arlandabanan. När Arlandabanan var färdigbyggd 1999 överlämnades banan till det av svenska staten ägda aktiebolaget Arlandabanan Infrastructure AB. A-Train AB leasar Arlandabanan och är infrastrukturförvaltare. A-Train AB äger och driver Arlanda Express mellan Stockholm Central och Arlanda.

Det finns i dag flera företag och föreningar som har tillstånd både som järnvägsföretag och som infrastrukturförvaltare. De flesta av dessa aktörer förvaltar dock järnvägsinfrastruktur som inte omfattas alls av bestämmelserna i järnvägsmarknadslagen eller av 5 kap. om vertikalt integrerade företag:

1. Privata anslutningslinjer, privata sidospår och spår inom anläggningar för tjänster.
2. Lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.
3. Privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods.

#### 4. Lokala lågtrafikerade linjer.

Järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden och järnvägsinfrastruktur som ingår i ett offentligt-privat partnerskap undantas inte från 4 och 5 kap. i järnvägsmarknadslagen, men kan undantas från vissa av bestämmelserna (se avsnitt 15.3.5 och 15.4.6).

Andra företag har tillstånd som järnvägsföretag, men har inte som *huvudsaklig* verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. Ett sådant exempel skulle kunna vara Trafikverket som bedriver viss museitrafik samt viss trafik vid Sannahed och Järnvägsskolan i Ängelholm. För sådana järnvägsföretag ska inte bestämmelserna i bl.a. 5 kap. järnvägsmarknadslagen tillämpas eftersom de inte ska anses vara ett järnvägsföretag i kapitlet.

I avsnitt 15.4.3–15.4.6 nedan finns överväganden kring de bestämmelser som gäller vertikalt integrerade företag. Artikel 7b i direktivet (opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll) har inga särskilda krav avseende vertikalt integrerade företag. Det finns därmed inga bestämmelser om detta i 5 kap. järnvägsmarknadslagen eller i övervägandena nedan.

#### *Kontroll av staten*

Om en infrastrukturförvaltare och ett järnvägsföretag är fullständigt oberoende av varandra, men båda kontrolleras direkt av en medlemsstat utan någon mellanliggande enhet, ska de inte anses utgöra ett vertikalt integrerat företag i direktivets mening (artikel 3.31 tredje stycket). I detta sammanhang är inte regeringen att betrakta som en mellanliggande enhet i direktivets mening. Kontroll som utövas av regeringen av statliga 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.

### 15.4.3 Oberoende i vertikalt integrerade företag

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt skild från andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag. Det gäller inte företag som består av klart avgränsade avdelningar.

Infrastrukturförvaltaren får inte låta andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ha ett avgörande inflytande över beslut som förvaltaren fattar som rör väsentliga uppgifter.

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att en infrastrukturförvaltare inte får låta andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ha ett avgörande inflytande över vem som utses att ansvara för beslut som rör väsentliga uppgifter hos förvaltaren.

### Skälen för förslaget och bedömningen

#### *Allmänt om oberoende i vertikalt integrerat företag*

Enligt artikel 7.2 första stycket i direktiv 2012/34/EU ska en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag vara juridiskt åtskild från andra juridiska personer inom det vertikalt integrerade företaget. Definitionen av vertikalt integrerade företag (artikel 3.31) inkluderar dock även företag med klart avgränsade avdelningar som omfattar bl.a. infrastrukturförvaltning och järnvägstransportverksamhet. Kravet på att infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt skild från andra juridiska personer får därmed endast gälla de andra typerna av vertikalt integrerade företag.

#### *Andra enheters inflytande över väsentliga uppgifter*

Medlemsstaterna ska säkerställa att ingen av de andra enheterna i ett vertikalt integrerat företag ska ha ett avgörande inflytande över beslut som fattas av infrastrukturförvaltaren vad gäller de väsentliga uppgifterna (artikel 7.1 första stycket). Detta krav kan tyckas framgå även av artikel 7a.2a som anger att ett järnvägsföretag eller en annan juridisk enhet inte ska ha något avgörande inflytande över infrastrukturförvaltaren när det gäller de väsentliga uppgifterna. Förslag



för att införa artikel 7a.2 a) finns i 4 kap. järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 15.3.3). Eftersom vertikalt integrerade företag även kan bestå av ett företag med klart avgränsade avdelningar (dvs. inte olika juridiska personer) föreslås en bestämmelse i 5 kap. järnvägsmarknadslagen om att andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag inte får ha ett avgörande inflytande över beslut som infrastrukturförvaltaren fattar som rör väsentliga uppgifter. Överväganden kring vad som avses med ”avgörande inflytande” finns i avsnitt 15.3.3.

#### *Förbud mot andra enheters inflytande över den som utses att ansvara för väsentliga uppgifter*

En enhet inom ett vertikalt integrerat företag får inte ha ett avgörande inflytande över tillsättning och avsättning av personer som ansvarar för att fatta beslut om väsentliga uppgifter (artikel 7a.2 b). Kravet gäller även för infrastrukturförvaltare som inte ingår i ett vertikalt integrerat företag i förhållande till järnvägsföretag (se avsnitt 15.3.4). I likhet med bedömningen för sådan infrastrukturförvaltare, föreslås att regeringen i föreskrifter anger att en infrastrukturförvaltare inte får låta andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag ha ett avgörande inflytande över vem som utses att ansvara för beslut som rör väsentliga uppgifter hos förvaltaren.

För överväganden kring vad som avses med ”avgörande inflytande”, se avsnitt 15.3.3.

#### **15.4.4 Styrelseledamöter och andra befattningshavare**

**Förslag:** Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att ledamöterna i förvaltarens styrelse och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna inte erhåller

1. en ersättning som grundar sig på resultatet för andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag, eller
2. en bonus som huvudsakligen grundar sig på det finansiella resultatet av ett järnvägsföretag som ingår i samma vertikalt integrerade företag.

## Skälen för förslaget

### *Otillåtna incitament*

Ledamöterna i en infrastrukturförvaltares styrelse och de personer som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna får inte erhålla någon resultatbaserad ersättning från någon annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag. Personerna får inte heller erhålla bonusar som huvudsakligen är kopplade till specifika järnvägsföretags finansiella resultat (artikel 7.4). Ett förbud kring detta föreslås i 5 kap. järnvägsmarknadslagen. Eftersom kravet riktas mot infrastrukturförvaltaren, får det anses lämpligt att förvaltaren ska säkerställa att personerna inte erhåller sådan ersättning eller bonus. Det anses inte rimligt att infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att personerna inte alls ska kunna erbjudas en sådan ersättning eller bonus. Det viktigaste måste ändå vara att personer inte erhåller ersättningen eller bonusen.

### *Tillåtna incitament*

Även om det inte är tillåtet att erbjuda infrastrukturförvaltarens styrelseledamöter bonus eller resultatbaserad ersättning, tillåter direktivet att ledamöterna erbjuds incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet (artikel 7.4 sista meningen). Eftersom detta gäller vid en motsatsvis tolkning av vad som är förbjudet behöver inte lagtexten ange vad som är tillåtet.

## 15.4.5 Gemensamma informationssystem

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att om ett informationssystem delas av olika enheter i ett vertikalt integrerat företag får endast infrastrukturförvaltarens personal ges tillgång till känslig information som rör väsentliga uppgifter och informationen får inte överföras till andra enheter i företaget.

## Skälen för bedömningen

Om informationssystem är gemensamma för de olika enheterna inom ett vertikalt integrerat företag, ska tillgång till känslig information som rör väsentliga uppgifter begränsas till enbart infrastrukturförvaltarens behöriga personal. Känslig information får inte vidarebefordras till andra enheter i det vertikalt integrerade företaget (artikel 7.5 i direktiv 2012/34/EU). Regeringen bör införa bestämmelser om detta i föreskrifter.

### 15.4.6 Undantag

**Förslag:** Bestämmelserna om oberoende samt finansiella krav och krav om finansiell insyn, gäller inte för vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av ett avtal om offentligt-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen.

Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden och som ingår i ett vertikalt integrerat företag, ska undantas från bestämmelserna om oberoende samt om möjligheten att uppdra åt annan enhet att sköta driften av infrastrukturen.

Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

## Skälen för förslaget

### *Allmänt*

I avsnitt 15.3.5 finns överväganden kring undantagen i 4 kap. järnvägsmarknadslagen, som även gäller för detta avsnitt. Som redovisas i det avsnittet finns vissa möjligheter till undantag generellt från 4 och 5 kap. samt undantag från delar av bestämmelserna för offentligt-privata partnerskap och för lokal järnvägsinfrastruktur

som saknar strategisk betydelse. De finns därmed skäl att även i 5 kap. järnvägsmarknadslagen ha undantag för offentligt-privata partnerskap och för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse.

#### *Offentligt-privat partnerskap*

Enligt den nya artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, kan medlemsstaterna välja att undanta den privata parten i ett offentligt-privat partnerskap som ingåtts för den 16 juni 2015 från artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende avseende de väsentliga uppgifterna) och 7d (finansiell insyn).

#### *Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse*

Medlemsstaterna får enligt artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, undanta lokal järnvägsinfrastruktur som inte har någon strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av artiklarna 7 (oberoende), 7a (oberoende avseende de väsentliga uppgifterna) och 7c (entreprenad och delning av infrastrukturförvaltarens uppgifter) samt kapitel IV (kapacitetstilldelning och uttag av avgifter).

### **15.4.7 En annan enhet sköter infrastrukturförvaltarens uppgifter**

**Förslag:** I ett vertikalt integrerat företag får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren sköta väsentliga uppgifter endast om den enheten uteslutande utför sådana uppgifter.

#### **Skälen för förslaget**

Det anges redan i förslaget till 4 kap. järnvägsmarknadslagen krav för att få låta någon annan sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter. Dessa krav gäller även andra enheter i ett vertikalt integrerat företag (avsnitt 15.3.7).

När det gäller väsentliga uppgifter (kapacitetstilldelning och uttag av avgifter) gäller de generella kraven i 4 kap. järnvägsmarknadslagen även för vertikalt integrerat företag. Den andra enheten som ska sköta väsentliga uppgifter kan därmed inte vara ett järnvägsföretag. Det krävs också att opartiskheten kan säkerställas och att det garanteras att kommersiellt känslig information behandlas konfidentiellt. Enligt artikel 7c.1 a) första meningen anges att om en annan enhet i vertikalt integrerat företag sköter väsentliga uppgifter ska den enheten endast utföra sådana uppgifter. Det bör regleras särskilt i 5 kap. järnvägsmarknadslagen.

#### 15.4.8 Finansiella krav om utdelning

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna utdelning, som genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, till sin ägare om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag.

#### Skälen för förslaget

I direktiv 2012/34/EU anges olika typer av vertikalt integrerade företag (se definition i artikel 3.31). En av dessa typer innebär att ett företag kontrollerar infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag (artikel 3.31a)). I artikel 7d.1 andra meningen anges att infrastrukturförvaltaren som ingår i ett vertikalt integrerat företag får lämna utdelning till sina ägare, vilket får inkludera privata aktieägare. Det behöver inte anges särskilt i järnvägsmarknadslagen. I artikeln anges även att infrastrukturförvaltaren *inte* får lämna utdelning till sin ägare, om ägaren är ett företag som kontrollerar både ett järnvägsföretag och den aktuella infrastrukturförvaltaren. Det innebär i praktiken ett förbud mot utdelning för den typ av vertikalt integrerat företag som har en ägare som kontrollerar infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag.

Utdelningsförbudet i artikel 7d.1 behöver läsas i ljuset av vad som i övrigt står i artikeln. Artikeln handlar om vad infrastrukturförvaltaren får använda sina intäkter till. Med intäkter avses intäkter från förvaltning av järnvägsnätet (avgiftsuttag) och allmänna medel.

Dessa intäkter får användas endast för att finansiera infrastrukturförvaltarens egen verksamhet (se avsnitt 15.3.9). Ett positivt resultat som genereras av dessa intäkter får en infrastrukturförvaltare inte dela ut till sin ägare, om ägaren kontrollerar infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag. Om ett överskott skulle genereras av en annan typ av verksamhet är utdelning dock tillåten även om ägaren kontrollerar infrastrukturförvaltaren och ett eller flera järnvägsföretag (skäl 18 till ändringsdirektivet). En bestämmelse bör införas tillsammans med utdelningsförbudet i 5 kap., för att klargöra detta.

#### 15.4.9 Finansiella krav om lån och skulder

**Förslag:** Ett lån som ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag är tillåtet om lånet ingås, betalas ut och betalas av till marknadsmissiga villkor.

Om ett sådant lån har ingåtts före den 24 december 2016 fortsätter lånet att gälla tills förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av.

En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom samma vertikalt integrerade företag.

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att en infrastrukturförvaltare ska betala av sina skulder separat från andra enheter i ett vertikalt integrerat företag. Slutbetalningen av en skuld får ändå göras via en annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag.

#### Skälen för förslaget och bedömningen

##### *Lån*

En infrastrukturförvaltare får varken direkt eller indirekt motta lån från ett järnvägsföretag eller direkt eller indirekt bevilja ett lån till ett järnvägsföretag (punkterna 2 och 3 i artikel 7d). Dessa krav gäller

för alla infrastrukturförvaltare och en bestämmelse med låneförbud föreslås för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare föreslås i 4 kap. järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 15.3.9). Ett motsvarande låneförbud finns inte för vertikalt integrerade företag. Lån mellan enheter i sådana företag är tillåtna om de beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsräntor och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil (artikel 7d.4). Om ett sådant lån beviljats före den 24 december 2016 ska det fortsätta att gälla tills förfallodagen, förutsatt att det tecknats till marknadsräntor och att det faktiskt betalas ut och avbetalas (artikel 7d.5). Detta bör regleras som en övergångsbestämmelse till lagen.

Det kan tyckas konstigt att det är förbjudet för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att låna pengar av varandra, samtidigt som det är tillåtet mellan två enheter inom samma vertikalt integrerade företag. Syftet med skillnaden torde vara att direktivet inte avser att begränsa möjligheterna till finansiering för olika enheter inom ett vertikalt integrerat företag.

Det är dock inte tydligt vilka lån som avses i artikel 7d.4. Bestämmelsen skulle kunna tolkas som att den avser alla lån inom ett vertikalt integrerat företag, dvs. även lån mellan två enheter inom företaget där ingen av enheterna är en infrastrukturförvaltare. En annan tolkning är att artikel 7d.4 endast omfattar lån mellan enheter inom ett vertikalt integrerat företag, där den ena enheten är en infrastrukturförvaltare. Den senare tolkningen får anses mer rimlig. Bestämmelserna i artikel 7d syftar till att reglera ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, och i vertikalt integrerade företag mellan infrastrukturförvaltaren och en annan enhet inom företaget. Sådana ekonomiska transaktioner bör förhindras om de kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden, i synnerhet till följd av korssubventionering (skäl 17 till ändringsdirektivet). Ett låneförbud får tolkas i ljuset av detta syfte och ett lån som inte direkt eller indirekt berör infrastrukturförvaltaren och intäkterna från avgifter eller allmänna medel för infrastrukturen, behöver därför inte kontrolleras av tillsynsmyndigheten.

När det gäller villkoren för lånen får syftet anses vara att räntan ska vara "rätt prissatt" och återspegla den räntenivå som företaget hade kunnat få vid lån från "utomstående långivare" samt att det faktiskt betalas ut och betalas tillbaka.

## Skulder

En infrastrukturförvaltares skulder ska hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom ett vertikalt integrerat företag. Infrastrukturförvaltarens skulder ska betalas av separat (artikel 7d.7). Detta bör föras in i 5 kap. järnvägsmarknadslagen. Av tredje meningen i artikel 7d.7 anges dock att bestämmelsen inte hindrar att en slutbetalning på en skuld görs via en annan enhet inom det vertikalt integrerade företaget. Regeringen bör i föreskrifter ange bestämmelser om slutbetalning.

### 15.4.10 Finansiella krav avseende tjänster

**Förslag:** Om andra enheter tillhandahåller tjänster åt en infrastrukturförvaltare som ingår i samma vertikalt integrerade företag, ska tjänsterna omfattas av ett avtal och utföras till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinstmarginal.

### Skälen för förslaget

Tjänster som erbjuds infrastrukturförvaltaren av andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag, är tillåtna om de tillhandhålls med stöd av avtal och betalas antingen till marknadspriser eller till priser som återspeglar produktionskostnaden plus en rimlig vinstmarginal (artikel 7d.6).

I 4 och 5 kap. järnvägsmarknadslagen har förslagen som huvudregel utformats som krav som riktas till infrastrukturförvaltaren, dvs. att infrastrukturförvaltare ska säkerställa av de olika oberoende kraven är uppfyllda. När det gäller kraven i artikel 7d.6 är det dock rimligt att kravet riktas mot den enhet som tillhandahåller en tjänst till infrastrukturförvaltaren. Det är rimligen den som tillhandahåller tjänsten som kan säkerställa att tjänsten utförs till ett pris som återspeglar produktionskostnaden plus en rimlig vinst. Kravet behöver i likhet med bestämmelserna om lån, se avsnitt 15.4.9 ovan, läsas i ljuset av syftet bakom bestämmelserna (se skäl 17 till ändringsdirektivet). Det ska inte vara möjligt att köpa och sälja olika tjänster



inom ett vertikalt integrerat företag för att korssubventionera järnvägstransportverksamhet på bekostnad av infrastrukturförvaltningen.

#### 15.4.11 Krav om finansiell insyn

**Förslag:** Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att de finansiella kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende i järnvägsmarknadslagen och föreskrifter meddelade i anslutning till den lagen, kan kontrolleras.

Redovisningen ska möjliggöra separata räkenskaper och ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna inom det vertikalt integrerade företaget.

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att en infrastrukturförvaltare ska fram till och med det sjunde året efter utgången av det kalenderår då räkenskapsåret avslutades arkivera detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra enheter i samma vertikalt integrerade företag.

#### Skälen för förslaget och bedömningen

##### *Redovisning*

För att kontrollera de finansiella kraven i ett vertikalt integrerat företag, krävs att infrastrukturförvaltarens och de andra enheternas redovisning utformas så att de finansiella kraven i artikel 7d kan kontrolleras (artikel 7d.8). I den ändrade artikel 56.12 första stycket i direktivet anges att för att bl.a. kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d ska regleringsorganet (tillsynsmyndigheten) ha befogenhet att utföra revisioner eller ta initiativ till externa revisioner hos infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och tjänsteleverantörer. För ett vertikalt integrerat företag ska denna rätt omfatta alla enheter inom företaget. Finansiella flöden som avses i artikel 7d.1, lån som avses i artikel 7d.4 och 7d.5 och

skulder som avses i artikel 7d.7 ska övervakas av regleringsorganet (artikel 56.12 tredje stycket).

Det bör därför framgå av 5 kap. järnvägsmarknadslagen att enheter inom ett vertikalt integrerat företag ska ha en redovisning som gör att tillsynsmyndigheten kan kontrollera de finansiella kraven i artikel 7d. Detta innebär att enheternas redovisning behöver anpassas om de anses ingå i ett vertikalt integrerat företag.

Närmare bestämmelser om utformningen av redovisningen får anges i föreskrifter meddelade av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det är dock i detta sammanhang viktigt att komma ihåg att det finns få vertikalt integrerade företag i Sverige. Dessutom gäller inte de finansiella kraven och kraven om finansiell insyn för den privata parten i ett offentligt-privat partnerskap (se avsnitt 15.4.6).

#### *Bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser*

En infrastrukturförvaltare ska bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter inom samma vertikalt integrerade företag (artikel 7d.9).

Av artikel 7d.9 framgår inte hur länge infrastrukturförvaltaren ska bevara dessa uppgifter. Det kan inte anses rimligt att infrastrukturförvaltare ska bevara uppgifterna för all framtid. Syftet får anses vara att det ska vara möjligt att kontrollera att de finansiella kraven i artikel 7d har följts och kontrollen ska kunna göras en viss tid tillbaka.

Regeringen bör i föreskrifter ange att infrastrukturförvaltaren ska arkivera detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter inom samma vertikalt integrerade företag samt hur länge uppgifterna ska bevaras. Lämpligen bör samma tidsgräns som i 7 kap. 2 § bokföringslagen (1999:1078) användas, dvs. sju år. Det skulle innebära att bevarandet av dessa uppgifter inte avviker från hur uppgifter ska arkiveras för övrig bokföring.

## 15.4.12 Bemyndiganden

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- infrastrukturförvaltares oberoende i ett vertikalt integrerat företag,
- att annan enhet inom ett vertikalt integrerat företag ska kunna sköta driften av järnvägsinfrastrukturen, och
- finansiella krav och krav om finansiell insyn i ett vertikalt integrerat företag.

### Skälen för förslaget

Bestämmelserna i artiklarna 7–7d är nya i direktivet och det finns därför ingen motsvarighet i järnvägslagen till de nya bestämmelserna i 5 kap. järnvägsmarknadslagen. Det kan därför uppstå behov av att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter i samband med bestämmelserna i 5 kap. järnvägsmarknadslagen. Några överväganden kring sådana föreskrifter finns i avsnitten ovan (avsnitt 15.4.1–15.4.11). Det anses därför lämpligt att lämna omfattande bemyndiganden i detta avseende.



# 16 Rätt att trafikera, tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter

## 16.1 Persontrafiken öppnas för konkurrens i Europa

### 16.1.1 Bakgrund

Vid sidan om de nya kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende (artiklarna 7–7d), är ändringen av villkoren för tillträde till järnvägsinfrastruktur (artikel 10) den största ändringen i direktiv 2012/34/EU, med direktiv (EU) 2016/2370 (ändringsdirektivet). Genom ändringsdirektivet införs krav på att öppna de europeiska persontrafikmarknaderna för konkurrens från den 1 januari 2019 i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2020 (artikel 3.2 i ändringsdirektivet). Tidigare har EU-rätten krävt att de europeiska godstrafikmarknaderna och den internationella persontrafikmarknaden öppnas för konkurrens.

I Sverige har marknadsöppningen på järnväg skett tidigare än vad EU-rätten krävt. Godstrafikmarknaden i Sverige öppnades för konkurrens den 1 juli 1996.<sup>60</sup> Persontrafikmarknaden öppnades stegvis med början för inrikes chartertåg och nattåg i april 2007<sup>61</sup>, veckoslutstrafiken i juli 2009 och en fullständig marknadsöppning i oktober 2010.<sup>62</sup> Den samhällsköpta persontrafiken har sedan tidigt 1990-tal upphandlats i konkurrens. I praktiken upphandlas i dag all

---

<sup>60</sup> prop. 1995/96:92 *Nya förutsättningar för järnvägstrafiken.*

<sup>61</sup> prop. 2005/06:160 *Moderna transporter.*

<sup>62</sup> prop. 2008/09:176 *Konkurrens på spåret.*

regional tågtrafik och dessutom en del långväga tågtrafik i konkurrens, medan den långväga tågtrafiken bedrivs kommersiellt på ett antal linjer.

### *Ekonomisk skadlighetsprövning*

När den internationella persontrafikmarknaden inom EU öppnades för konkurrens genom direktiv 2012/34/EU, infördes en möjlighet att begränsa tillträdesrätten (artikel 11). Medlemsstaterna kan välja att skydda den offentligt avtalade trafiken från bortfall av intäkter som ny kommersiell trafik skulle kunna förorsaka genom så kallad skadlighetsprövning eller ekonomiskt jämviktstest. Prövningen ska utföras av det nationella regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). Den som avser att bedriva ny persontrafik på järnväg ska offentliggöra sin avsikt. Regleringsorganet ska efter en begäran pröva om den tänkta trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik på järnväg. Berörda behöriga myndigheter, järnvägsföretag (som utför den avtalade trafiken) och infrastrukturförvaltaren kan begära prövningen. Om prövningen visar att den tänkta trafiken skulle kunna äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal ska inte den nya trafiken ges tillträde. Ny kommersiell trafik kan därmed – om medlemsstaten tillämpar skadlighetsprövning – endast tillkomma om den inte äventyrar den ekonomiska jämvikten för den offentligt avtalade trafiken. För de som tillämpar skadlighetsprövning i dag, för den öppna internationella persontrafiken, har EU-kommissionen beslutat en genomförandeförordning (kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 869/2014 av den 11 augusti 2014 om ny persontrafik på järnväg) med närmare krav och kriterier som regleringsorganet ska tillämpa vid en prövning. En ny eller ändrad förordning är aviserad (senast den 16 december 2018<sup>63</sup>) med anledning av att även den nationella persontrafiken öppnas för konkurrens.

I Sverige infördes ingen skadlighetsprövning när persontrafikmarknaden öppnades för konkurrens. Den samhällsköpta trafiken åtnjuter de facto ett skydd genom att de behöriga myndigheterna subventionerar trafiken. Att införa skadlighetsprövning

---

<sup>63</sup> Tidsgräns i bemyndigandet i artikel 11.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

skulle innebära ett ytterligare skydd, men samtidigt ytterligare försvåra möjligheterna att starta ny kommersiell persontrafik. Överväganden kring detta finns i prop. 2008/09:176, s. 16 ff. I SOU 2013:83 (delbetänkande i Utredningen om järnvägens organisation) togs frågan om skadlighetsprövning upp igen och utredaren menade att många svåra beslut om tilldelning skulle kunna avlastas genom att skadlighetsprövning införs – framförallt vad gäller konflikter mellan samhällsfinansierad allmän kollektivtrafik och kommersiell trafik. I slutbetänkandet i utredningen (SOU 2015:110) framförde utredaren att på sikt bör ett införande av en förändrad marknadstillträdesmodell övervägas, där persontrafiken upphandlas i konkurrens, medan det öppna tillträdet för godstrafiken behålls. Utredaren konstaterar samtidigt att även med en sådan modell skulle en aktör kunna beviljas öppet tillträde för att bedriva rent kommersiell trafik. Inom ramen för införlivandet av ändringarna av direktiv 2012/34/EU (ändringsdirektivet) har det inte funnits utrymme till att överväga en sådan förändrad marknadstillträdesmodell. Det finns därför inga förslag avseende artikel 11 och 11a<sup>64</sup> i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, i denna promemoria.

---

<sup>64</sup> Artikel 11a behandlar särskilt skadlighetsprövning avseende järnvägstrafik med höghastighetståg.

### 16.1.2 Rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om rätten att utföra och organisera järnvägstrafik (5 kap.) överförs till järnvägsmarknadslagen (6 kap.).

Rätten att utföra eller organisera trafik gäller inte på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik.

Regeringen får meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats.

Undantagen i järnvägslagen (5 kap.) avseende

- lokala och regionala fristående järnvägsnät och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik,
- järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods, och
- järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster, förs inte över till järnvägsmarknadslagen (6 kap.).

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

En av de viktigaste rättigheterna för den som ansvarar för järnvägstrafik är ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Att ha trafikeringsrätt innebär inga garantier för att tilldelas tåglägen, men ger möjligheten att ansöka om tåglägen och delta i kapacitetstilldelningsprocessen. I 5 kap. järnvägslagen är trafikeringsrätten reglerad enligt följande. För järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket får regeringen meddela föreskrifter om vem som har rätt att organisera och utföra trafik på det nätet. För andra järnvägsnät är det infrastrukturförvaltaren som bestämmer vem som har rätt att organisera och utföra trafik. Regeringens respektive infrastrukturförvaltarens bestämmanderätt inskränks dock av att alla järnvägsföretag med tillstånd (licens) har rätt att organisera och



utföra såväl person som godstrafik på alla svenska järnvägsnät som inte är uttryckligen undantagna, jfr 5 kap. 4 § järnvägslagen. Detsamma gäller andra fysiska och juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställs av infrastrukturförvaltaren (andra sökande).

I järnvägslagen är följande järnvägsnät undantagna från den generella trafikeringsrätten:

- lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik,
- järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods (s.k. industrispår),
- järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik, och
- järnvägsinfrastruktur i anläggningar för tjänster.

Regeringen har rätt att meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats (5 kap. 2 c § järnvägslagen). En sådan begränsning får dock inte gälla för internationell persontrafik. Det är endast de järnvägsföretag som Arlandabanan Infrastructure AB godkänt som har rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till och från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholm centralstation och Arlanda flygplats (4 kap. 1 b § järnvägsförordningen (2004:526)). Regeringen ska lämna sitt medgivande till ett sådant godkännande. Ett godkännande behövs inte för internationell persontrafik eller om det järnvägsföretag som har trafikeringsrätt (A-Train AB) samtycker till att låta ett annat järnvägsföretag få tillträde.

### *Föreslagen ordning*

De allmänna bestämmelserna om trafikeringsrätt i 5 kap. järnvägslagen flyttas över oförändrade till järnvägsmarknadslagen (6 kap.).

I och med ändringsdirektivet öppnas de europeiska persontrafikmarknaderna för konkurrens. Det blir inte längre möjligt för med-

lemsstaterna att begränsa tillträdet för ny persontrafik på järnvägsnäten inom medlemsstaten. Ett av de nya undantagen i direktiv 2012/34/EU (artikel 2.12 i lydelsen enligt ändringsdirektivet) tillåter dock att medlemsstaterna fortsatt ges en rätt begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare på infrastruktur som ingår i ett offentligt-privat partnerskap. Det gäller under förutsättning att partnerskapet ingicks innan den 16 juni 2015<sup>65</sup> och att den privata parten i partnerskapet också är ett järnvägsföretag med ansvar att tillhandahålla persontrafik på infrastrukturen i fråga. Under dessa förutsättningar kan medlemsstaten välja att begränsa andra järnvägsföretag från rätten att ta upp och lämna av passagerare på infrastrukturen. Medlemsstaterna får även undanta den privata parten från artiklarna 7, 7a och 7d (se avsnitten 15.3.5 och 15.4.6).

Undantaget i artikel 2.12 innebär att regeringen fortsatt kan ges rätt att meddela föreskrifter om begränsning i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholm centralstation och Arlanda flygplats. Regeringens rätt i det avseendet behöver, med anledning av artikel 2.12, inte längre begränsas när det gäller internationell persontrafik. Det saknas skäl att behandla internationell och nationell persontrafik annorlunda och begränsningen i föreskrifträtten förs därför inte över från järnvägslagen.

I järnvägslagen är, som beskrivs under nuvarande bestämmelser ovan, vissa järnvägsnät och viss infrastruktur undantagna från rätten att utföra och organisera trafik. Ingen ändring är avsedd i järnvägsmarknadslagen, men endast undantaget för infrastruktur avsedd för stads- och förortstrafik förs över. De andra näten omfattas inte av järnvägsmarknadslagen respektive omfattas endast av järnvägsmarknadslagens bestämmelser om tjänster i det inledande kapitlet.

### 16.1.3 Gemensamma informations- och biljettsystem

**Bedömning:** Inga särskilda åtgärder föreslås avseende gemensamma informations- och biljettsystem.

---

<sup>65</sup> Datomet för när direktiv 2012/34/EU skulle vara införlivat i nationell rätt.

## Skälen för bedömningen

Enligt den nya artikel 13a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för tillhandahållande av biljetter, direktbiljetter<sup>66</sup> och genomförande av bokningar. Medlemsstaten kan även ge befogenhet till behöriga myndigheter att ta fram ett sådant system. Konkurrensneutralitet och icke-diskriminering mellan järnvägsföretag ska säkerställas om sådana system tas fram. Systemet ska förvaltas av en offentlig eller privat juridisk person eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

Kollektivtrafikföretag i Sverige ska i dag lämna information om sin trafik till ett gemensamt informationssystem (4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik). I Transportstyrelsens föreskrifter anges att uppgifterna ska lämnas till Samtrafiken AB (6 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation). Det finns däremot inget krav på järnvägsföretag som bedriver persontrafik att ingå i ett gemensamt biljettsystem.

När lagen om kollektivtrafik tillkom 2009/2010 uttalade regeringen att det i första hand är kollektivtrafikbranschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalsystem. Regeringen skulle samtidigt noga följa utvecklingen inom området för att vid behov återkomma med förslag till lagstiftning om krav på gemensamma betalsystem.<sup>67</sup>

I Ds 2015:11 (Res lätt med biljett), föreslås att kollektivtrafikföretag ska lämna och tillgängliggöra information om sin trafik i andra format och på annat sätt än i dag. Förslagen i Ds 2015:11 har inte införts eftersom det arbete som pågår inom branschen anses fortskrida utan behov av lagstiftning. Även inom ramen för det så

---

<sup>66</sup> Direktbiljett definieras i direktivet som: en eller flera biljetter som representerar ett transportavtal som ingåtts för flera på varandra följande järnvägstransporttjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag (artikel 3.35).

<sup>67</sup> prop. 2009/10:200 *Ny kollektivtrafiklag*, s. 87 f.

kallade ITS-direktivet<sup>68</sup> pågår arbete för att säkerställa trafikslags-övergripande resenärs- och informationsplaneringstjänster bl.a. med den delegerade förordningen om reseinformationstjänster<sup>69</sup> som kräver att alla persontransportaktörer ska tillgängliggöra sina data i en nationell åtkomstpunkt.

Sammantaget görs bedömningen att inom ramen för införlivandet av ändringarna av direktiv 2012/34/EU vidtas inga ytterligare åtgärder avseende gemensamma informations- och biljettsystem.

Av artikel 13a.2 i direktiv 2012/34/EU framgår att EU-kommissionen ska övervaka utvecklingen av informations- och direktbiljettsystem samt till utgången av 2022 lämna en rapport och vid behov föreslå lagstiftning.

## 16.2 Tilldelning av infrastrukturkapacitet

### 16.2.1 Järnvägslagens bestämmelser om tillhandahållande av infrastrukturkapacitet

**Förslag:** Bestämmelserna om tillhandahållande av infrastrukturkapacitet i järnvägslagen (6 kap.) förs över till järnvägsmarknadslagen (7 kap.).

Förbudet som innebär att den som utför eller organiserar järnvägstrafik endast får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, efter beslut om undantag från tillsynsmyndigheten, förs inte över.

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att infrastrukturförvaltare ska iaktta den tidsplan som följer av artikel 43.1 i direktiv 2012/34/EU.

<sup>68</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

<sup>69</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

## Skälen för förslaget och bedömningen

### *Tilldelning av infrastrukturkapacitet*

I 6 kap. järnvägslagen finns bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster. Bestämmelserna om tillhandahållande av tjänster förs över till 9 kap. järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 17). De bestämmelser som gäller tilldelning av infrastrukturkapacitet förs över till 7 kap. järnvägsmarknadslagen. Materiella ändringar redovisas i detta avsnitt och i avsnitten 16.2.2–16.2.10 nedan. Språkliga eller redaktionella ändringar redovisas i författningss kommentaren för respektive bestämmelse.

Av de bestämmelser i 6 kap. järnvägslagen som förs över oförändrade finns grundläggande skyldigheter för infrastrukturförvaltare (1, 3 och 4 §§), rapportering av avvikelser för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter (4 a §), beskrivning av järnvägsnät (5 och 5a §§), kapacitetsförstärkningsplan (6 §), ansökan om infrastrukturkapacitet (7 §), kapacitetsplanering (10–12 och 14–16 §§), åtgärder vid störningar och liknande (17 och 18 §§), tågläge (20 §), ramavtal (21 och 21 a §§), trafikeringsavtal (22 §) och bemyndiganden (25 § 1–5).

### *Förbud att utföra trafik och ansvara för tilldelning och avgifter*

I järnvägslagen finns ett förbud för den som utför eller organiserar trafik att samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter (6 kap. 2 §). Tillsynsmyndigheten får meddela undantag från förbudet om det kan förutsättas att tilldelningen av infrastrukturkapaciteten och fastställandet av avgifterna ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt. Transportstyrelsen har meddelat ca 20 undantag, främst till industrier och museiföreningar, men även till A-Train AB.

Genom 6 kap. 2 § järnvägslagen har artikel 7 i direktiv 2012/34/EU, i dess ursprungliga lydelse, införlivats. Med ändringsdirektivet ändras bl.a. artikel 7 samt att ytterligare krav tillkommer i artiklarna 7a–7d. Det blir fortsatt tillåtet med företag som är både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (s.k. vertikalt integrerade företag), men dessa företag behöver då uppfylla särskilda

krav för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende (4 och 5 kap. järnvägsmarknadslagen, se avsnitten 15.3 och 15.4). Eftersom vertikalt integrerade företag är tillåtna i järnvägsmarknadslagen i enlighet med direktivets krav, finns inte längre behov av ett förbud eller ett godkännande av tillsynsmyndigheten enligt 6 kap. 2 § järnvägslagen.

### *Tidsplanen för tilldelningsförfarandet*

Bland de grundläggande skyldigheterna för infrastrukturförvaltare i järnvägslagen anges att förvaltaren ska iaktta den tidsplan för tilldelningsförfarandet som regeringen, eller tillsynsmyndigheten efter bemyndigande från regeringen, föreskriver om (6 kap. 1 § tredje stycket).

Enligt artikel 43.1 i direktivet ska infrastrukturförvaltare följa tidsplanen i bilagan VII. Bestämmelserna i bilaga VII var fram till den 1 januari 2018<sup>70</sup> införda i 5 kap. 3–7 §§ järnvägsförordningen. EU-kommissionen beslutade i september 2017 ett delegerat beslut<sup>71</sup> som ersätter bilaga VII. För närvarande är därför bilaga VII det delegerade beslutet (EU) 2017/2075. Regeringen bör för tydlighetens skull ange att infrastrukturförvaltare ska följa den tidsplan som följer av beslutet.

---

<sup>70</sup> 5 kap. 3–7 §§ järnvägsförordningen upphävdes genom SFS 2017:1287.

<sup>71</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

## 16.2.2 Minimipaketet för tillträdestjänster

**Förslag:** En infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet följande tillträdestjänster (minimipaket av tillträdestjänster)

- behandling av ansökan om infrastrukturkapacitet,
- rätt att utnyttja den kapacitet som tilldelats,
- användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår,
- trafikledning, inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser,
- användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan, och
- all övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

### Skälen för förslaget

I direktiv 2012/34/EU anges att infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaket av tillträdestjänster som anges i punkt 1 i bilaga II till direktivet (artikel 13.1). Av punkt 1 bilaga II följer att minimipaketet ska omfatta

- a) Behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.
- b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.
- c) Användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår.
- d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.
- e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.
- f) All övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

I järnvägslagen används inte begreppet ”minimipaketet av tillträdestjänster”. Det har ansetts tillräckligt att det i lagen ange en

skyldighet för infrastrukturförvaltare att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (6 kap. 1 §). Av definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” följer vidare vad rätten till kapacitet innefattar.

Det tycks inte vara ett problem på den svenska järnvägsmarknaden att järnvägsföretag eller andra sökande inte får tillgång till de tjänster som räknas upp i punkt 1 i bilaga II, trots att det inte uttryckligen står i järnvägslagen. I definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i järnvägslagen ingår de anläggningar som anges i punkt 1 b)–f) i bilaga II. När ett järnvägsföretag eller annan sökande ansöker om infrastrukturkapacitet i form av ett tågläge (6 kap. 7 §) och tilldelas ett tågläge (6 kap. 19 §) ingår därmed tillträde till de tillträdestjänster som anges i punkt 1 b)–f) i bilagan. EU-kommissionen har i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet av artikel 13.1 (EU-Pilot Ref. No EUP (2016) 8940). En bestämmelse om minimipaketet för tillträdestjänster behöver därför införas i den svenska lagstiftningen.

Det finns även andra skäl till att i järnvägsmarknadslagen tydligare ange vilka tillträdestjänster ett järnvägsföretag eller en annan sökande har rätt till. För det första är gränsdragningen mellan tilldelad infrastrukturkapacitet och andra tjänster i järnvägslagen inte helt tydlig. I järnvägsmarknadslagen ändras definitionen av ”järnvägsinfrastruktur”, i syfte att göra den uppdelningen mer tydlig (se avsnitt 8.1.2) och att även vad som ingår i minimipaketet för tillträdestjänster gör uppdelningen tydligare.

För det andra föreslås i den nya bestämmelsen om avgifterna för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur i 8 kap. järnvägsmarknadslagen (nuvarande 7 kap. 2 § järnvägslagen) ett förtydligande om att avgifterna avser minimipaketet för tillträdestjänster (se vidare i avsnitt 16.4.1). Med anledning av avgiftsbestämmelsen behöver uttrycket ”minimipaketet för tillträdestjänster” förklaras.

Sammantaget bedöms det lämpligt att införa artikel 13.1 med krav om att infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet minimipaket av tillträdestjänster (punkterna 1 a)–f) i bilaga II till direktivet). Bestämmelsen föreslås inleda bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet i 7 kap. järnvägsmarknadslagen. Rätten till minimipaketet av tillträdestjänster bör,



till skillnad från vad som anges i artikel 13.1, omfatta både järnvägsföretag och andra sökande, i likhet med vad som gäller i nuvarande 6 kap. 1 § järnvägslagen.

### 16.2.3 Undantag från att upprätta en verksamhetsplan

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får besluta att en förvaltare av lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden, ska undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan. Innan ett sådant beslut meddelas ska tillsynsmyndigheten inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Tillsynsmyndigheten får, efter att Europeiska kommissionen har informerats, undanta den som förvaltar en lokal lågtrafikerad järnvägslinje från kravet att upprätta en verksamhetsplan.

### Skälen för förslaget

#### *Lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse*

Enligt järnvägslagen får tillsynsmyndigheten besluta om undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan för den som förvaltar lokal eller regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt (6 kap. 1 a § andra stycket). Om järnvägsinfrastrukturen faller in under definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktiv 2012/34/EU, ska EU-kommissionens beslut först inhämtas. Bestämmelsen införlivar delar av artikel 2.4 i direktivet.

Avsikten är att den föreslagna definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i järnvägsmarknadslagen (se avsnitt 8.1.2), ska i sak motsvara definitionen i direktivet. Det ska därför endast vara den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och som helt eller delvis finansieras av allmänna medel som omfattas av kravet på att upprätta en verk-

samhetsplan. Om tillsynsmyndigheten avser att undanta en infrastrukturförvaltare ska därför alltid EU-kommissionens beslut först inhämtas. Den uppdelning som finns i järnvägslagen angående om EU-kommissionens beslut ska inhämtas eller inte, förs inte över till järnvägsmarknadslagen.

Överväganden kring andra undantag i järnvägsmarknadslagen för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse (artikel 2.4) finns i avsnitten 6.2.6 (undantag i 1 kap.), 15.3.5 (undantag i 4 kap.) och 15.4.6 (undantag i 5 kap.).

### *Lokal lågtrafikerad järnvägslinje*

Genom ändringsdirektivet införs en ny möjlighet till undantag från bl.a. kravet på upprättande av verksamhetsplan för lokala lågtrafikerade järnvägslinjer (artikel 2.3a). Överväganden kring vad lokala lågtrafikerade järnvägslinjer kan undantas i fråan, utöver krav på upprättande av verksamhetsplan, finns i avsnitt 6.2.6.

I järnvägsmarknadslagens inledande kapitel finns även ett undantag för lokala lågtrafikerade järnvägslinjer. Enligt det undantaget får tillsynsmyndigheten, efter att ha informerat Europeiska kommissionen, besluta om undantag från 4 och 5 kap. (krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende) samt 7 och 8 kap. (tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter) om endast ett järnvägsföretag utför trafik på linjen. I lagen föreslås ett liknande undantag i 7 kap. från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.

Undantagen för lokala lågtrafikerade järnvägslinjer har utformats i likhet med de undantag som redan finns i järnvägslagen för järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse (se avsnittet ovan). När det gäller järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse, ska EU-kommissionens beslut först inhämtas, innan tillsynsmyndigheten kan fatta sitt beslut. När det gäller undantag för lokala lågtrafikerade linjer är det tillräckligt att EU-kommissionen informeras innan myndigheten fattar sitt beslut.

## 16.2.4 Ansökan om infrastrukturkapacitet för banarbeten

**Förslag:** Infrastrukturförvaltaren ska senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten.

### Skälen för förslaget

I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare ska ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet ska ha kommit in (6 kap. 8 §). Infrastrukturförvaltaren ska därmed ange sitt behov av kapacitet för banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sitt behov av kapacitet.

I artikel 53.1 i direktiv 2012/34/EU anges att ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten ska inges under tågplaneprocessen. När artikeln införlivades i järnvägslagen (var då artikel 28 i direktiv 2001/14/EG<sup>72</sup>) uttrycktes att lagens utformning skulle uppmuntra infrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens egna önskemål om användning av kapacitet för utförande av planerade banarbeten skulle i det närmaste jämföras med en kapacitetsansökan från en organisatör eller utförare av järnvägstrafik. Detta skulle möjliggöra en bättre avvägning mellan trafikens behov och behovet av vidmakthållande respektive utveckling av den fysiska infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren skulle dock ges största möjliga flexibilitet vid kapacitetstilldelningen. Järnvägstrafikens kortsiktiga behov fick inte tränga undan behovet av långsiktigt vidmakthållande och utveckling av den fysiska infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren skulle, om möjligt, i beskrivningen av järnvägsnätet också ange under vilka tider olika delar av infrastrukturen kunde bli föremål för mer omfattande planerade banarbeten.<sup>73</sup>

<sup>72</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

<sup>73</sup> Prop. 2003/04:123 s. 118 f.

Även fortsättningsvis finns starka skäl som talar för att infrastrukturförvaltare bör ange sina behov av kapacitet för banarbeten i samband med den tidpunkt som anges för ansökan i beskrivningen av järnvägsnätet. EU-kommissionen har genom delegerat beslut<sup>74</sup> som ersätter bilaga VII till direktivet fastställt tidsplanen för kapacitetstilldelning. I beslutet införs bestämmelser om den del av kapacitetstilldelningen som handlar om tillfälliga kapacitetsrestriktioner, t.ex. när infrastrukturförvaltare ska samråda och informera om banarbeten beroende på restriktionens storlek. Infrastrukturförvaltare ska informera om större banarbeten innan tidpunkten för dagens ansökan om kapacitet (i regel i april varje år) och efter denna tidpunkt för mindre banarbeten. Med anledning av det nya delegerade beslutet och dess direkta tillämplighet är det viktigt att övriga bestämmelser om när infrastrukturförvaltaren ska ange behov av infrastrukturkapacitet är i linje med direktivet för att undvika att den svenska lagstiftningen inte överensstämmer med det direkt tillämpliga beslutet.

I järnvägsmarknadslagen föreslås därför att infrastrukturförvaltare ska ange sitt behov av infrastrukturkapacitet senast under tilldelningsförfarandet. Med ”under tilldelningsförfarandet” avses det förfarande som leder fram till tilldelade tåglägen.

---

<sup>74</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

### 16.2.5 Tidsfrist för yttrande över förslag till tågplan

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

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

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

#### Skälen för förslaget

I järnvägslagen anges att infrastrukturförvaltare ska, utifrån de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet, ta fram ett förslag till tågplan. Berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan, under minst en månad (6 kap. 9 §). Med anledning av de yttrande som sedan kommer och samordningen som följer tas ändrade förslag till tågplan fram.

Frågan om vilket eller vilka förslag tidsfristen i 6 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen avser har behandlats i ett beslut om prövning av tvist av Transportstyrelsen under 2015.<sup>75</sup> Transportstyrelsen beslutade att Trafikverkets hantering av tidsfrist för förslag till tågplan var i enlighet med järnvägslagen. Transportstyrelsen ansåg att kravet på tidsfristen som inte fick understiga en månad endast gäller det första förslaget till tågplan. Det ansågs inte rimligt att parterna vid varje reviderat förslag ska ha rätt att yttra sig under minst en månads tid. Ett förtydligande om detta föreslås då bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen.

<sup>75</sup> TSJ 2015-510.

## 16.2.6 Överbelastningsförklaring för kommande tågplanperiod

**Förslag:** 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.

### Skälen för förslaget

Om det efter samordning av begärda tåglägen och efter samråd med sökande inte är möjligt att helt tillgodose alla ansökningar om kapacitet ska infrastrukturförvaltaren omedelbar förklara den delen av infrastrukturen där detta har inträffat som överbelastad. Detta ska även göras där kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid (artikel 47.1 i direktiv 2012/34/EU).

En överbelastningsförklaring innebär att infrastrukturförvaltaren ska göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan (artikel 47.2). Artikel 47 är införlivad i 6 kap. 6 och 13 §§ järnvägslagen. I 13 § andra stycket anges att infrastrukturförvaltaren *får* förklara en del av infrastrukturen som överbelastad om betydande kapacitetsbrist kan förväntas inom den kommande tågplanperioden. EU-kommissionen har i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet av artikel 47 (EU-Pilot Ref. No EUP (2016) 8940). När 13 § järnvägslagen förs över till järnvägsmarknadslagen föreslås därför att en infrastrukturförvaltare *ska* förklara en del av järnvägsinfrastrukturen som överbelastad om det är uppenbart att det kommer att bli betydande kapacitetsbrist på den delen av infrastrukturen inom kommande tågplanperiod.

## 16.2.7 Förbud att överlåta tågläge till ett annat företag

**Förslag:** Ett tågläge ska tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det till ett annat företag eller för en annan verksamhet. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge ska uteslutas från tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplaneperiod.

### Skälen för förslaget

Det är enligt EU-rätten förbjudet för en sökande att överlåta ett tilldelat tågläge till ett annat företag eller för en annan verksamhet (artikel 38.1 i direktiv 2012/34/EU). Bestämmelsen är införlivad i 6 kap. 19 § järnvägslagen, där det anges att ett tågläge inte får överlåtas. Ett tågläge ska inte anses överlåtet om den som inte är ett järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Transportstyrelsen har påtalat ett behov av att förtydliga förbudet mot överlåtelse av tåglägen när bestämmelsen flyttas över till den nya järnvägsmarknadslagen. Om ett företag som tidigare varit ett järnvägsföretag övergår till att bli en annan sökande av infrastrukturkapacitet, t.ex. på grund av återkallelse av licensen, uppkommer frågan om ett tilldelat tågläge till företaget i egenskap av ett järnvägsföretag kan användas av företaget i egenskap av annan sökande (en trafikorganisations). Detta har av Transportstyrelsen inte ansetts vara en form av överlåtelse som är förbjuden i järnvägslagen, men en sådan situation har väckt en del frågor hos infrastrukturförvaltaren och Transportstyrelsen anser att det bör förtydligas i lagen att förbudet gäller överlåtelse till ett annat företag eller för en annan verksamhet. Ett sådant förtydligande får anses vara i linje med vad som anges i artikel 38.1 i direktivet.

## 16.2.8 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i 6 och 7 kap. samlas i järnvägsmarknadslagen (7 kap.).

Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att reducera driftsstörningar i järnvägssystemet och förbättra järnvägsnätets prestanda.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

### Skälen för förslaget

#### *Bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter samlas*

I järnvägslagen finns bestämmelser om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i 6 kap. 4 a, 22 a och 22 b §§ (Tilldelning av infrastrukturkapacitet och tillhandahållande av tjänster) och i 7 kap. (Avgifter). I förslaget till järnvägsmarknadslagen har bestämmelserna samlats i 7 kap. Kvalitetsavgifterna är till skillnad mot övriga avgifter i lagen inte en avgift som är kopplad till tillträde och bedömningen görs därför att när bestämmelserna förs över till järnvägsmarknadslagen kan de samlas i 7 kap.

Närmare övervägande kring verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter finns i prop. 2010/11:25.

#### *Syftet med kvalitetsavgifterna förtydligas*

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 (7 kap. 5 a §). Enligt direktivet ska dock avgiftssystemet för infrastruktur motivera järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att reducera driftsstörningarna till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda (artikel 35).



Bedömningen görs att när bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter förs över till järnvägsmarknadslagen bör bestämmelsen i nuvarande 7 kap. 5 a § järnvägslagen ändras, mer i linje med lydelsen i artikel 35. Att reducera driftsstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda bedöms kunna omfatta mer än att kvalitetsavgifterna ska förebygga driftsstörningar.

### *Bemyndigande*

I järnvägslagen finns inget bemyndigande till regeringen eller tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. I prop. 2010/11:125 gjordes bedömningen att ett bemyndigande inte var nödvändigt utan att verkställighetsföreskrifter var tillräckligt. När det gäller rapporteringssystemet för avvikelserna från tågplan och tågläge (6 kap. 4 a § järnvägslagen), anges att avsikten är att infrastrukturförvaltaren ska redogöra för rapporteringssystemet i sin järnvägsnätsbeskrivning, vilket det finns bemyndigande att föreskriva om i 6 kap. 25 § 2 järnvägslagen.<sup>76</sup> I denna promemoria görs emellertid bedömningen att ett sådant bemyndigande bör föras in för att få enhetlighet kring de bemyndiganden som finns i lagen. Bemyndigandet omfattar rapporteringssystemet och verksamhetsstyrningen med kvalitetsavgifter.

## **16.2.9 Information och infrastrukturförvaltares samarbete vid störningar i trafiken**

**Bedömning:** Regeringen bör i föreskrifter ange att en infrastrukturförvaltare ska så snart som möjligt ge berörda järnvägsföretag tillgång till all relevant information vid störningar i järnvägs-trafiken.

Regeringen bör i föreskrifter även ange att om en störning kan få påverkan på gränsöverskridande trafik ska en infrastrukturförvaltare dela med sig av all relevant information till andra berörda infrastrukturförvaltare. Berörda infrastrukturförvaltare ska samarbeta för att återställa trafiken till normala förhållanden.

<sup>76</sup> prop. 2010/11:125, s. 47

## Skälen för bedömningen

I artikel 54.1 i direktiv 2012/34/EU anges särskilda åtgärder som ska vidtas i händelse av störningar i järnvägstrafiken. Artikeln har införts i 6 kap. 17 och 18 §§ järnvägslagen och i 5 kap. 9 d och 9 e §§ järnvägsförordningen.

Genom ändringsdirektivet införs ett tillägg i artikel 54.1. Om en störning i järnvägstrafiken kan få påverkan på gränsöverskridande (utanför Sveriges gränser), ska infrastrukturförvaltaren dela med sig av all relevant information till andra infrastrukturförvaltare, om trafiken på deras järnvägsnät kan påverkas av störningen. De berörda infrastrukturförvaltarna ska samarbeta för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala. Regeringen bör ange detta i föreskrifter meddelade i anslutning till järnvägsmarknadslagen.

Även den nya artikel 7b, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, innehåller bestämmelser om åtgärder som en infrastrukturförvaltare ska vidta vid händelse av en störning i järnvägstrafiken. Artikeln handlar främst om infrastrukturförvaltares opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll, men i punkten 2 första meningen anges att när det gäller trafikledningen ska infrastrukturförvaltaren säkerställa att berörda järnvägsföretag, i händelse av en störning i trafiken, så snabbt som möjligt får tillgång till relevant information. Regeringen bör ange detta i föreskrifter meddelade i anslutning till järnvägsmarknadslagen.

Trots att bestämmelserna om störningar finns i olika delar av direktivet (artikel 54.1 respektive artikel 7b.1) bör de för tydlighets skull bör samlas i regeringens föreskrifter.

### 16.2.10 Järnvägsföretags beredskapsplaner

**Bedömning:** Med anledning av den pågående förhandlingen om ändring av EU:s tågpassagerarförordning, föreslås att åtgärder för att införliva krav om järnvägsföretags beredskapsplaner i direktiv 2012/34/EU får anstå.

## Skälen för bedömningen

Den nya artikel 13 a, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, handlar i första och andra punkten om gemensamma informations- och biljettsystem. I den tredje punkten införs en skyldighet för järnvägsföretag som bedriver persontrafik att ta fram beredningsplaner. Järnvägsföretagens planer ska samordnas på ett lämpligt sätt, för att passagerarna vid ett allvarligt avbrott i trafiken kan få assistans i den mening som avses i artikel 18 i EU:s tågpassagerarförordning<sup>77</sup>.

Av artikel 18 (Assistans) i tågpassagerarförordningen följer:

”1. Vid försenad ankomst eller avgång ska järnvägsföretaget eller stationsförvaltaren hålla resenärerna informerade om situationen och om förväntad avgångs- och ankomsttid så snart dessa uppgifter finns att tillgå.

2. Vid varje försening som avses i punkt 1 och överstiger 60 minuter ska resenärerna dessutom kostnadsfritt erbjudas

a) måltider och förfriskningar, om dessa finns att tillgå ombord på tåget eller på stationen eller rimligen kan anskaffas, som står i skäligen proportion till väntetiden,

b) hotellrum eller annan inkvartering, samt transport mellan järnvägsstationen och inkvarteringsplatsen, när ett uppehåll på en eller fler nätter, eller ett ytterligare uppehåll blir nödvändigt, där och om detta är fysiskt möjligt,

c) transport från tåget till järnvägsstationen, till en alternativ avgångspunkt eller till den slutliga bestämmelseorten för förbindelsen om tåget har blivit stående på linjen, där och om detta är fysiskt möjligt.

3. Om förbindelsen måste avbrytas ska järnvägsföretagen så snart som möjligt organisera alternativ befordran av resenärerna.

4. Järnvägsföretagen ska på resenärens begäran intyga på biljetten att tågtrafiken varit försenad, att förseningen lett till en missad anslutning eller att förbindelsen har ställts in.

5. Det järnvägsföretag som genomför trafiken ska vid tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 fästa särskild uppmärksamhet vid behoven hos personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och eventuella medföljande personer.”

---

<sup>77</sup> Europarlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Bestämmelsen motiveras inte närmare i direktivet. Artikel 13a ingår i artikel 1.8 i ändringsdirektivet och ska enligt direktivets övergångsbestämmelser tillämpas från och med den 1 januari 2019, i tid för den tågplan som inleds den 14 december 2020 (artikel 3.2 i ändringsdirektivet). I Sverige finns kompletterande bestämmelser till bl.a. tågpassagerarförordningen i lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar. För artikel 18 i tågpassagerarförordningen är Konsumentverket tillsynsmyndighet (2 § förordningen (2014:1463) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar).

För närvarande pågår förhandlingar om ändring av tågpassagerarförordningen. I motiveringen till EU-kommissionens förslag till ändringen av förordningen anges att enligt ändringen av direktiv 2012/34/EU ska järnvägsföretag upprätta beredskapsplaner för att skydda och assistera passagerare i händelse av allvarliga störningar i trafiken. Det är endast järnvägsföretag som har en sådan skyldighet. För att minska bördan på järnvägsföretagen föreslår kommissionen att även stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare ska ha sådana beredskapsplaner. Medlemsstaterna får bestämma närmare detaljer för planerna, t.ex. hur samordning med nationella myndigheter ska gå till.<sup>78</sup>

I denna promemoria föreslås inga åtgärder för att införa artikel 13a.3. Kommissionens förslag om beredskapsplaner i tågpassagerarförordningen har stark koppling till det krav som finns för järnvägsföretag i artikel 13a.3. I och med att förhandlingen pågår görs bedömningen att det är bättre att avvakta förhandlingens resultat innan åtgärder föreslås.

### 16.3 Underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten

**Bedömning:** Regeringen bör se över och om det bedöms erforderligt uppdatera järnvägsförordningens bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten.

<sup>78</sup> COM(2017) 548 final.

## Skälen för bedömningen

I järnvägsförordningen finns bestämmelser om upphörande av underhåll, nedläggning och upplåtelse av järnvägsnät som förvaltas av staten (6 kap. 3–8 a §§). Trafikverket ska höra berörda länsstyrelser, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag, innan verket beslutar om att underhållet ska upphöra på en del av järnvägsnätet som förvaltas av staten (6 kap. 3 § andra stycket). Trafikverket kan besluta att återuppta underhållet på en del av järnvägsnätet. Innan Trafikverket beslutar om att underhållet ska återupptas, ska verket höra berörda länsstyrelser, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag (6 kap. 3 §). Innan Trafikverket fattar beslut om nedläggning av en del av järnvägsnätet, ska verket höra Försvarsmakten och övriga berörda totalförsvarsmyndigheter, berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter samt de järnvägsföretag som bedriver eller har bedrivit trafik på den aktuella delen av järnvägsnätet under det senaste året (6 kap. 4 §). Trafikverket får upplåta en del av järnvägsnät som verket inte avser att underhålla med nyttjanderätt. Innan upplåtelse sker, ska Trafikverket höra berörda länsstyrelser, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag (6 kap. 5 §).

De ovan beskrivna bestämmelserna flyttades över till järnvägsförordningen från förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar, men har ännu äldre ursprung. Fråga har väckts om en översyn för att anpassa regelverket till de behov och utmaningar Trafikverket står inför i dag när investeringar görs och järnvägen är under utveckling, samtidigt som vissa järnvägsanläggningar även fortsatt behöver läggas ner och flyttas.

## 16.4 Infrastrukturförvaltares avgifter

### 16.4.1 Bakgrund

#### Allmänt

I 7 kap. järnvägslagen finns bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter för infrastrukturkapacitet och kvalitetsavgifter samt tjänsteleverantörers avgifter för tillträde till tjänsteanläggningar och tjänster.

I direktiv 2012/34/EU finns bestämmelser om infrastrukturförvaltares och tjänsterleverantörers avgifter samt verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i artiklarna 29–37. Överväganden avseende verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter och tjänsteleverantörers avgifter finns i avsnitt 16.2.8 respektive avsnitt 17. Detta avsnitt handlar fortsättningsvis endast om infrastrukturförvaltares avgifter för infrastrukturkapacitet, det s.k. minimipaketet av tillträdestjänster.

#### Direktivets bestämmelser om avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

I direktivet anges att avgifterna för minimipaketet av tillträdestjänster ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (artikel 31.3). Direktivet anger därmed ett golv för banavgifternas nivå. För att uppnå full kostnadsäckning finns möjlighet för infrastrukturförvaltare ta ut högre avgifter, om marknaden kan tåla detta (artikel 32.1).

Minimipaketet för tillträdestjänster ska omfatta

”a) Behandling av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.

b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats.

c) Användning av järnvägsinfrastrukturen, inklusive växlar och övergångsspår i tågspår.

d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser.

e) Användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg där det finns tillgång till sådan.

f) All övrig information som behövs för att genomföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.” (punkt 1 i bilaga I till direktivet).

Direktivet ger även infrastrukturförvaltare möjlighet att ändra de avgifter som avses i artikel 31.3 för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som driften av ett tåg förorsakar (artikel 31.5). Varje sådan ändring ska differentieras i enlighet med påverkans omfattning. Ett uttag av miljökostnader, som resulterar i en ökning av de totala intäkterna för infrastrukturförvaltaren, får endast ske under förutsättning att ett sådant uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten.

## Järnvägslagens bestämmelser om avgifter

I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltares avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande (7 kap. 1 §). Infrastrukturförvaltaren ska samarbeta med andra infrastrukturförvaltare för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för järnvägsföretag och andra sökande som bedriver trafik på mer än ett järnvägsnät (7 kap. 1 a §).

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ska, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader, sättas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (marginalkostnadsbaserade avgifter) (7 kap. 2 §).

För överbelastad järnvägsinfrastruktur får dock infrastrukturförvaltaren ta ut extra avgifter. Dessa avgifter kräver, under vissa omständigheter tillsynsmyndighetens godkännande (7 kap. 3 §). För att uppnå kostnadstäckning får infrastrukturförvaltare ta ut högre avgifter än de marginalkostnadsbaserade avgifterna och extra avgifterna. Detta förutsätter dock att det är förenligt med ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (särskilda avgifter). Sådana särskilda avgifter får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala de marginalkostnadsbaserade avgifterna hindras från att använda infrastrukturen (7 kap. 4 §). Infrastrukturförvaltaren kan slutligen, för särskilda infrastrukturprojekt som avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter (7 kap. 5 §).

I Sverige har den så kallade marginalkostnadsprincipen varit en framträdande princip i svensk transportpolitik sedan 1970-talet. I samband med 1998 års trafikpolitiska beslut fastslog riksdagen att utgångspunkten bör vara att transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter ska motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna som trafiken ger upphov till. Redan innan järnvägslagen, fanns för statens spåranläggning förutom en spåravgift, även en olycksavgift och en dieselavgift. Med järnvägslagen infördes dåvarande artikel 7 i direktiv 2001/14/EG<sup>79</sup> och det uttalades att med kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av ett järnvägsfordon (direkta kostnader) bör i Sverige menas de samhällsekonomiska kortsiktiga marginalkostnaderna.<sup>80</sup> Rubriken innan 7 kap. 2 § järnvägslagen är därför ”Marginalkostnadsbaserade avgifter”. Eftersom direktivet anger att avgiften för direkta kostnader kan ändras för att ta hänsyn till kostnaden för den miljöpåverkan som driften förorsakar (artikel 31.5), var tolkningen att inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen kan banavgiften differentieras med avseende på slitage-, miljö- och olycks-kostnader.

I järnvägslagen finns därför ingen direkt motsvarighet till artikel 31.5, utan en differentiering avseende den miljöpåverkan som driften förorsakar anses ingå i de marginalkostnadsbaserade avgifterna i 7 kap. 2 § järnvägslagen.

## **Domstolens praxis och kommissionens genomförandeakt om avgifter**

Även om artiklarna angående avgifter i direktiv 2012/34/EU inte genomgått några större ändringar genom ändringsdirektivet, finns det ändå anledning att se över bestämmelserna. Sedan järnvägslagen tillkom 2004 har EU-rätten utvecklats vad gäller tolkningen av de direkta kostnaderna, med praxis från EU-domstolen<sup>81</sup> och genom en

---

<sup>79</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

<sup>80</sup> prop. 2003/04:123 s. 133.

<sup>81</sup> Se mål C-512/10.



direkt tillämplig genomförandeförordning (EU) 2015/909<sup>82</sup> om beräkning av direkta kostnader.

I *mål C-512/10* (EU-kommissionen mot Polen) uttalade domstolen att direktivet (då direktiv 2001/14/EG) inte innehåller en definition av begreppet ”den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs”. Domstolen konstaterar vidare att det inte av någon unionsrättslig bestämmelse framgår exakt vilka kostnader som omfattas, eller inte omfattas, av detta begrepp. Mot bakgrund av att det rör sig om ett ekonomiskt begrepp vars tillämpning ger upphov till avsevärda praktiska svårigheter, ansåg domstolen att medlemsstaterna får, såsom unionsrättens då var utformad, anses ha ett visst utrymme för skönsässig bedömning vid införlivandet och tillämpningen av begreppet i den nationella rätten. Domstolen prövade om de poster som användes för att beräkna banavgifterna i Polen var möjliga att lägga till grund för beräkningen av avgiften för minimipaketet och bantillträdestjänsterna.<sup>83</sup>

Domstolen kom fram till att underhålls- och driftkostnaderna endast delvis kan anses uppstå som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs, eftersom nämnda kostnader omfattar fasta kostnader för att tillhandahålla en del av järnvägsnätet som uppstår även om det inte förekommer några tågrörelser. Vad beträffar de indirekta och finansiella kostnader som även omnämns i den nationella bestämmelsen ansåg domstolen att det var uppenbart att de inte uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Inte heller bokföringsmässiga avskrivningar, dvs. avskrivningar som hänför sig till bokföringsmässiga regler och inte fastställts på grundval av den verkliga förslitningen på infrastrukturen som tågtrafiken orsakar, ansågs utgöra en kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Domstolen ansåg sammanfattningsvis att Polen inte korrekt hade införlivat artikel 7.3 i direktiv 2001/14/EG (motsvarar artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU).<sup>84</sup>

Genomförandeförordningen (EU) 2015/909 beslutades efter att domen i *mål C-512/10* hade meddelats och förordningen tar därför hänsyn till domen.<sup>85</sup> I förordningen fastställs förfarande för att

---

<sup>82</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs.

<sup>83</sup> Punkterna 74–76 i *mål C-512/10*.

<sup>84</sup> Punkterna 82–85 och 89 i *mål C-512/10*.

<sup>85</sup> Skäl 9 till förordning (EU) 2015/909.

beräkna direkta kostnader. Enligt förordningen ska beräkningen baseras på kostnaderna för att tillhandahålla tjänsterna i minimipaketet av tillträdestjänster och för tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster. I artikel 4 i förordningen regleras också vilka kostnader som inte kan göras gällande i beräkningen av direkta kostnader (artikel 3.1). Förordningen tillåter också att infrastrukturförvaltaren i stället använder en ekonometrisk eller ingenjörsbaserad metod för att beräkna de direkta kostnaderna (artikel 6).

Varken den nämnda domen 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).

### **Ändringsdirektivet avseende avgifter**

I ändringsdirektivet görs vad gäller avgiftsbestämmelserna i artiklarna 29–37 endast en mindre ändring av artikel 32.4 vad gäller differentiering av avgifterna för tillträdestjänster för att ge incitament till att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet, ETCS (ombordutrustning för det europeiska signalsystemet ERTMS), se vidare i avsnitt 16.4.4.

#### **16.4.2 Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter förs över**

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter (7 kap.) förs över till 8 kap. i den nya järnvägsmarknadslagen.

#### **Skälen för förslaget**

Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturförvaltares avgifter förs över till 8 kap. i den föreslagna järnvägsmarknadslagen, med

vissa ändringar. Förslag till ändringarna och överväganden kring dessa redovisas nedan.

### 16.4.3 Direkta kostnader för minimipaketet av tillträdestjänster och ändring av avgifter för miljöpåverkan

**Förslag:** Avgifter för utnyttjande av minimipaketet av tillträdestjänster ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat anges i järnvägsmarknadslagens bestämmelser om avgifter (8 kap.).

Avgifterna för utnyttjande av minimipaketet av tillträdestjänster 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 inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

### Skälen för förslaget

#### *Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster*

Generellt gäller att avgifter för utnyttjande av infrastruktur betalas till infrastrukturförvaltaren och används för att finansiera dennes verksamhet artikel (31.1). Banavgifter tas ut för att täcka hela eller delar av infrastrukturförvaltarens kostnader. Huvudregeln innebär att infrastrukturförvaltarens direkta kostnader till följd av tågtrafiken (artikel 31.3) ska täckas. Närmare bestämmelser om hur avgiften beräknas och vilka kostnader som får ligga till grund för beräkningen finns i genomförandeförordningen (EU) 2015/909. Om marknaden "tål det" får infrastrukturförvaltare ta ut högre avgifter, för att uppnå full kostnadstäckning (s.k. uppräknade avgifter enligt artikel 32.1). För att tydligare återspegla direktivets krav anges i järnvägsmarknadslagen att avgifter för utnyttjande av minimipaketet för tillträdestjänster ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte

annat följer av bestämmelserna i kapitlet. Vilka tillträdestjänster som avses med minimipaketet av tillträdestjänster anges i 7 kap. i lagen.

Genom ändringarna (jfr nuvarande 7 kap. 2 § järnvägslagen), är avsikten att tydliggöra att kostnader som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon avses endast kostnader som är hänförliga till infrastrukturförvaltaren för att tillhandahålla tillträdestjänsterna.

### *Möjlighet att ändra tillträdesavgiften på grund av tågets miljöpåverkan*

Genom förordningen (EU) 2015/909 står numera klart att externa kostnader (t.ex. samhällets kostnader för buller och utsläpp) inte är hänförliga till de kostnader som orsakas av den trafik som bedrivs enligt artikel 31.3 i direktivet (direkta kostnader). Nuvarande bestämmelser i järnvägslagen återspeglar inte detta. Externa kostnader beräknas i stället som en del i de avgifter som tas ut för direkta kostnader enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen.

Enligt artikel 31.5 i direktivet får den avgift som tas ut enligt artikel 31.3 differentieras för att ta hänsyn till kostnaden för miljöpåverkan som driften av tåg orsakar. För att genomföra artikel 31.5 och ge infrastrukturförvaltare möjlighet att även fortsatt miljödifferenciera avgiften måste därför en uttrycklig bestämmelse om detta nu införas. En fråga som för svenskt vidkommande aktualiseras är den särskiljning som i regeringsformen görs mellan skatt och avgift, och därmed huruvida riksdagen ska fatta beslut om den eller om detta kan göras av regeringen eller myndighet. En skatt utgörs av ett tvångsbidrag till det allmänna utan direkt motprestation, medan en avgift förutsätter en motprestation från det allmänna. Det skulle kunna hävdas att den del av avgiften som innebär en justering uppåt på grund av ett tågs miljöpåverkan utgör en skatt eftersom det inte ger någon egentlig motprestation för den som betalar, mer än att få använda järnvägsfordon som leder till mer utsläpp (t.ex. diesellok) eller buller än normalt. För det faktum att det även fortsatt ska anses utgöra en avgift talar dock att avgiften inklusive miljödifferenciering får anses motsvara ett rimligt vederlag för en motprestation i form av en rätt att utnyttja järnvägsinfrastrukturkapaciteten. Det är inte fråga om ett överuttag, utan de kostnader infrastrukturförvaltaren har för att tillhandahålla tågsläget för att

järnvägsföretagen ska kunna utföra transporttjänster överstiger de avgifter som tas in av avgiftskollektivet, inklusive eventuella tillägg på grund av miljöpåverkan. Av förarbetena till regeringsformen framgår också att även om det i förhållande till vissa i avgiftskollektivet skulle vara fråga ett överuttag gör inte detta att det automatiskt blir fråga om en skatt i fall samtidigt andra avgifter inom samma verksamhetsområde innebär ett underuttag. Avgiftsättningen inom ett verksamhetsområde ska betraktas som en helhet (prop. 1973:90 s. 218). Bedömningen görs således att det här fråga om en avgift och det föreligger därmed inga hinder att genomföra bestämmelsen i enlighet med Sveriges åtaganden enligt EU-rätten. 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).

#### 16.4.4 Differentiering för ETCS

**Förslag:** Avgifterna för tillträdestjänsterna får differentieras för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS (ombordutrustning till det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS). En differentiering av avgifterna får dock inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

#### Skälen för förslaget

Genom ändringsdirektivet ändras artikel 32.4. En infrastrukturförvaltare får differentiera avgifterna för tillträdestjänster (artikel 31.3) för att ge incitament att utrusta tåg med det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS, dvs. utrustningen ombord på tågen för det europeiska tågövervakningssystemet European Rail Traffic Management System, ERTMS). Differentieringen var i den

ursprungliga lydelsen av artikel 32.4 obligatorisk, men ändras nu till att infrastrukturförvaltaren får differentiera avgifter på denna grund. En sådan differentiering får i likhet med vad som gäller för ändring av avgifterna på grund av tågets miljöpåverkan inte leda till någon intäktsökning av avgifterna. I järnvägsmarknadslagen föreslås därför att det införs en bestämmelse av denna innebörd som ger infrastrukturförvaltarna möjlighet att differentiera sina avgifter för att ge incitament till dem som organiserar och utför trafik att utrusta tågen med ETCS.

#### 16.4.5 Extra avgifter

**Förslag:** Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen, inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen, ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur.

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

#### Skälen för förslaget

I järnvägslagen anges att en infrastrukturförvaltare får ta ut *extra avgifter* för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som har förklarats överbelastad (kapacitetsbrist) (7 kap. 3 §, som införlivade artikel 31.4).

När bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen föreslås ett förtydligande om att de högre avgifterna och extra avgifter endast får tas ut inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen. I likhet med nuvarande reglering ska gälla att om infrastrukturför-

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

#### 16.4.6 Bokningsavgifter

**Förslag:** Infrastrukturförvaltaren får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som har tilldelats men inte har utnyttjats.

#### Skälen för förslaget

Enligt järnvägslagen får infrastrukturförvaltaren ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats (7 kap. 7 §). Syftet med avgiften är att främja ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Enligt uppgift från Transportstyrelsen är nuvarande lydelse av bestämmelsen, som hänför sig till avgiften för tågläget, inte tillräckligt hög för att uppnå avsedd styreffekt. Bestämmelsen genomför artikel 36 i SERA-direktivet som inte knyter bokningsavgiften till avgiften för tågläget. I stället anges där att infrastrukturförvaltare får ta ut en lämplig avgift för kapacitet som är tilldelad men inte utnyttjad. Bestämmelsen i järnvägsmarknadslagen bör ändras i enlighet med detta.





# 17 Tjänster

## 17.1 Ett samlat kapitel för tjänster

**Förslag:** Bestämmelser om redovisning, tillträde till och avgifter för tjänster förs över från järnvägslagen (4, 6 och 7 kap.) till ett samlat kapitel om tjänster i den nya järnvägsmarknadslagen (9 kap.).

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Bestämmelser som gäller tjänsteleverantörer finns i dag i 4, 6 och 7 kap. järnvägslagen (2004:519). Tjänsteleverantörer definieras i lagen som varje offentlig eller privat enhet som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 6 kap. 23 § andra stycket (s.k. grundläggande tjänster) eller 6 kap. 23 c § (tilläggstjänster och extratjänster). I 4 kap. finns bestämmelser om separata räkenskaper och oberoende för tjänsteleverantörer som tillhandahåller grundläggande tjänster och som står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster (2 a §). I 6 kap. finns bestämmelser om tillhandahållande av grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extratjänster (23–23 c §§). I 7 kap. finns bestämmelser om avgifter för tjänsterna (8 §).

Genom bestämmelserna i 4, 6 och 7 kap. har artiklarna 13, 31.7 och 31.8 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

## *Föreslagen ordning*

I järnvägsmarknadslagen föreslås att bestämmelserna om tjänster samlas i ett eget kapitel (9 kap.). Ändringen av direktiv 2012/34/EU<sup>86</sup> innebär inga ändringar av de artiklar som rör tjänster (artiklarna 13, 31.7 och 31.8).

I järnvägsmarknadslagen föreslås en ny definition av ”järnvägsinfrastruktur”, som bl.a. undantar spår inom anläggningar för tjänster, förutom stationer för passagerare. Tjänsteleverantörer blir därmed inte att betrakta som en infrastrukturförvaltare och i det inledande kapitlet i lagen anges att en tjänsteleverantör endast ska tillämpa 9 kap. om tjänster.

### **17.1.1 Regellättnad för vissa tjänsteleverantörer**

**Förslag:** Om en tjänsteleverantör står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ med en dominerande ställning på den svenska marknaden för järnvägstransporttjänster, ska

- tjänsteleverantören och detta företag eller organ ha separata räkenskaper för tjänstetillhandahållandet respektive transporttjänsterna, och
- verksamheten organiseras så att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

Detta gäller inte om tjänsteleverantören endast tillhandhåller tjänster

- i underhållsanläggningar,
- i andra tekniska anläggningar, inklusive tjänster i anläggningar för rengöring och tvätt, eller
- för olycksundsättning.

### **Skälen för förslaget**

I järnvägslagen finns krav på separata räkenskaper och oberoende beslutsfattande för tjänsteleverantörer som tillhandahåller de grundläggande tjänster som anges i 6 kap. 23 § andra stycket (4 kap. 2 a §). Bestämmelsen har införlivat artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU. I

---

<sup>86</sup> Direktiv (EU) 2016/2370.

artikeln är dock kravet begränsat till tjänsteleverantörer som tillhandahåller sådana tjänster som anges i punkt 2 a)–d), g) och i) i bilaga II till direktivet.

För att inte utöka kravet på redovisning och organisatoriskt oberoende till fler tjänsteleverantörer än nödvändigt ändras bestämmelsen då den förs över till järnvägsmarknadslagen. Det skulle innebära att en tjänsteleverantör som endast utför sådana tjänster som avses i leden e), f) och h) i punkt 2 i bilaga II inte längre skulle omfattas av kraven på redovisning och organisatoriskt oberoende.

## 17.2 Samarbete avseende genomfartstrafik

**Förslag:** Om järnvägstrafik inom en anläggning för tjänster är nödvändig för att nå en annan anläggning för tjänster ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan trafik (genomfartstrafik).

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

När direktiv 2012/34/EU skulle införlivas fanns i Ds 2014:21 förslag om att i uppräknningen av grundläggande tjänster i 6 kap. 23 § andra stycket järnvägslagen inkludera även nödvändig genomfartstrafik (för att nå en annan anläggning för tjänster). Med anledning av remissynpunkterna (regleringen ansågs inte nödvändig) togs förslaget inte med i prop. 2014/15:120. I propositionen förs ett resonemang kring stationer för passagerare och rangerbangårdar, där spåren inom sådana anläggningar även används för framkomlighet. Med anledning av att spåren används för både tjänster och för framkomlighet, ansågs infrastrukturen inom anläggningarna inte omfattas av definitionen av ”anläggning för tjänster”. Där gäller således trafikeringsrätt som på vanliga järnvägsnät.

### *Föreslagen ordning*

I järnvägsmarknadslagen är spåren inom en anläggning för tjänster inte att anse som järnvägsinfrastruktur och tillträdesrätten i 6 kap. gäller därmed inte för dessa spår. När det gäller tillträde till spåren som behövs för att använda en tjänst i anläggningen tillförsäkras detta tillträde genom ansökan om tjänsten, som då inkluderar tillträdet även till spåren. Det gäller inte infrastruktur inom stationer för passagerare som inkluderas i definitionen av järnvägsinfrastruktur. Där gäller därför tillträdesrätten enligt 6 kap.

Om ett järnvägsföretag behöver använda spåren inom en anläggning för att nå en annan anläggning för tjänster, uppkommer frågan om hur tillträdesrätten tillförsäkras för järnvägsföretagen. I likhet med vad remissinstanserna framförde angående Ds 2014:21 har denna fråga hanterats i branschen. Behovet av lagstiftning kan därför ifrågasättas. Det är dock möjligt att tänka sig en situation där en intressekonflikt uppstår om en tjänsteleverantör vill använda spåren för att sälja tillträde och tjänster till ett järnvägsföretag och ett annat järnvägsföretag endast vill köpa tillträde för att nå en annan anläggning för tjänster. Det bör lämpligen hanteras genom att de berörda tjänsteleverantörerna samarbetar för att säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan genomfartstrafik. En bestämmelse om detta föreslås därför i kapitlet för tjänster i den nya lagen (9 kap.).

### **17.3 Tillämpning av genomförandeakt om tillträde till tjänster**

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i föreskrifter ange i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster, i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU, ska tillämpas på andra sökande än järnvägsföretag.

## Skälen för förslaget

Enligt direktiv 2012/34/EU, får EU-kommissionen anta genomförandeakter för att närmare specificera förfaranden och kriterier för tillträde till de tjänster som tillhandahålls i de anläggningar för tjänster som avses i punkterna 2–4 i bilaga II till direktivet (artikel 13.9). I november 2017 beslutade kommissionen en sådan genomförandeförordning<sup>87</sup> om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster. Förordningen trädde i kraft den 13 december 2017. Den ska tillämpas från och med den 1 juni 2019, förutom artikel 2 (möjlighet för tjänsteleverantörer att undantas från förordningen) som ska tillämpas redan från den 1 januari 2019.

Artikel 13 i direktiv 2012/34/EU gäller endast järnvägsföretags rätt till icke-diskriminerande tillträde till anläggningar för tjänster och de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. I järnvägslagen gäller tillträdesrätten för tjänster även andra sökande. I genomförandeförordningen används ordet ”sökande” (som inkluderar järnvägsföretag och andra sökande). Det anges dock att hänvisningar till sökande i förordningen ska förstås som till järnvägsföretag (artikel 1 andra stycket). Medlemsstaten behöver klargöra i nationell lagstiftning om hela eller delar av genomförandeförordningen inte ska tillämpas på andra sökande om sådana sökande har tillträde till tjänster i medlemsstaten. Sverige behöver därför välja om hela eller delar av förordningen inte ska tillämpas på andra sökande. Ett bemyndigande behövs därför för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, att föreskriva om en genomförandeakt i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU, ska tillämpas även på andra sökande.

---

<sup>87</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster.

# 18 Tillsyn

## 18.1 Tillsynsmyndigheten

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighet förs över till den nya järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Tillsynsmyndigheten prövar således ansökningar om licens, godkännanden, gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd, nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturtillstånd.

Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av de nämnda lagarna och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagarna. ”Villkor” nämns dock inte i järnvägsmarknadslagen.

### Skälen för förslaget

Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighet (1 kap. 3 §) förs över till den nya järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Det är Transportstyrelsen som har rollen som tillsynsmyndighet. I likhet med vad som gäller i dag prövar tillsynsmyndigheten ansökningar om godkännanden och tillstånd. Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn enligt lagarna och enligt föreskrifter och villkor meddelade i anslutning till lagarna. När det gäller järnvägsmarknadslagen kan dock inte villkor meddelas för licens (som är det tillstånd som beviljas enligt den lagen), därför nämns inte ”villkor” i 1 kap. 10 § och 10 kap. 1 § järnvägsmarknadslagen.

I tillsynskapitlen i de nya lagarna görs, förutom vad avser lagen om nationella järnvägssystem, för tydlighets skull en hänvisning till att tillsynsmyndigheten också utövar tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798. Detta gäller även direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av direktiv (EU) 2016/797 eller direktiv (EU) 2016/798.

Någon större innehållsmässig förändring i bestämmelserna om tillsyn i förhållande till vad som gäller i dag enligt järnvägslagen (8 kap.) är inte avsedd. Överväganden kring bestämmelserna finns i första hand i prop. 2003/04:123 s. 143 f. och s. 197 f. När det handlar om bestämmelser som endast flyttas över från järnvägslagen till de nya lagarna hänvisas därför endast till detta avsnitt, avsnitt 18.1.

## 18.2 Tillsynsmyndighet enligt EU-rätten

**Förslag:** Det ska tydligare framgå att tillsynsmyndigheten, i vissa fall, är tillsynsmyndighet enligt EU-rätten. Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 eller, avseende de två sistnämnda direktiven, med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv.

Tillsynsmyndigheten fullgör också de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats i lag eller förordning.

### Skälen för förslaget

#### *Tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter*

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 eller, avseende de två sistnämnda direktiven, med stöd av tidigare EU-

rättsakter som ersatts av dessa direktiv. Ibland ställs uttryckliga krav på efterlevnad av EU-rättsakter i de nya lagarna (t.ex. i järnvägs-säkerhetslagen, när det gäller infrastrukturförvaltare och järnvägs-företag). I så fall är det enligt dessa lagar och tillhörande föreskrifter som tillsynen bedrivs. När det gäller lagen om nationella järnvägssystem utövar tillsynsmyndigheten inte tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter.

I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn enbart med stöd av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter, behöver det klart framgå av den aktuella EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är tillsynsmyndighetens uppgift att bedriva tillsyn avseende vissa utpekade aktörer. Det kan exempelvis i en EU-förordning, som utfärdats med stöd av nämnda direktiv eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv, föreskrivas att den nationella säkerhetsmyndigheten ska "övervaka tillämpningen" av den aktuella EU-förordningen. I så fall är det inte självklart att den nationella säkerhetsmyndigheten får bedriva tillsyn med de befogenheter det innebär; "övervakning" innebär inte automatiskt "tillsyn". Det är viktigt att tillsynsmyndigheten inte går längre än vad som klart framgår av den direkt tillämpliga EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering.

För att tillsynsmyndigheten ska kunna bedriva tillsyn enligt andra EU-rättsakter än sådana som utfärdats med stöd av nämnda direktiv eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv, krävs att detta uttryckligen framgår av lag eller föreskrifter. I järnvägsmarknadslagen föreslås som exempel på detta en bestämmelse som innebär att tillsynsmyndigheten ska bedriva tillsyn enligt bestämmelserna i förordning (EU) nr 913/2010 (EU:s gods-korridorförordning).

### *Fullgörande av myndighetsuppgifter enligt EU-rättsakter*

De direkt tillämpliga EU-rättsakterna kan, förutom verksamhet som omfattas av tillsynsmyndighetens ansvarsområde, reglera verksamhet som omfattas av någon annan myndighets ansvarsområde. Det kan exempelvis handla om arbetsmiljöaspekter inom järnvägsområdet, där Arbetsmiljöverket bedriver tillsyn. Därför anges i de nya lagarna att tillsynsmyndigheten fullgör de myndighetsuppgifter



som framgår av dessa rättsakter ”om inte annan myndighet utpekats i lag eller förordning”. För att kunna avgöra vilken myndighet som ska bedriva tillsyn i det enskilda fallet och vad som ska ingå i denna tillsyn, behöver tillsynsmyndigheten föra en löpande diskussion med andra tillsynsmyndigheter om gränssnitten mellan myndigheternas ansvarsområden.

### 18.3 Andra roller som tillsynsmyndigheten har

**Bedömning:** Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet, licensmyndighet och regleringsorgan enligt det EU-rättsliga regelverket på järnvägsområdet.

#### 18.3.1 Nationell säkerhetsmyndighet

##### Skälen för bedömningen

###### *Allmänt*

Tillsynsmyndigheten fullgör fortsättningsvis uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798. Transportstyrelsen är nationell säkerhetsmyndighet i Sverige.

###### *Tillsyn enligt direktiv (EU) 2016/798*

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska bl.a. utöva tillsyn över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798. Av artikel 17 framgår bl.a. följande. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare uppfyller skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem. De ska tillämpa de principer som anges i de tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoderna för tillsyn som avses i artikel 6.1 c. Av förordningen om en gemensam säkerhetsmetod för tillsyn, kommissionens delegerade förordning (EU)

nr 2018/761 av den 16 februari 2018 om fastställande av gemensamma säkerhetsmetoder för de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn efter utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 1077/2012, framgår hur tillsyn av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska bedrivas. Även infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags tillämpning av relevanta gemensamma säkerhetsmetoder ska kontrolleras av den nationella säkerhetsmyndigheten (artikel 17.1). En helt ny uppgift för den nationella säkerhetsmyndigheten i detta sammanhang blir att den ska bedriva tillsyn över järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg som utfärdats av ERA. Innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg ska underrätta behöriga nationella säkerhetsmyndigheter så att dessa kan planera tillsynsverksamheten (artikel 17.2–3). Övervakningen av att reglerna för lokförarnas arbets- och körtider samt viloperioder efterlevs ska säkerställas av behöriga myndigheter<sup>88</sup>. Om övervakningen av efterlevnaden inte säkerställs av nationella säkerhetsmyndigheter, ska de behöriga myndigheterna samarbeta med de nationella säkerhetsmyndigheterna (artikel 17.4). Den nationella säkerhetsmyndigheten ska begära att byrån begränsar eller återkallar ett gemensamt säkerhetsintyg om den konstaterar att en tillståndshavare inte uppfyller villkoren för tillståndet. När den nationella säkerhetsmyndigheten själv har utfärdat det gemensamma säkerhetsintyget kan den återkalla detta (artikel 17.5). Den nationella säkerhetsmyndigheten har vidare, om den upptäckt en allvarlig säkerhetsrisk, rätt att vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, inklusive att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta den relevanta verksamheten (artikel 17.6). Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utöva tillsyn över delsystemen för Markbaserad trafikstyrning och signalering, Energi och Infrastruktur och säkerställa att de uppfyller de väsentliga kraven. Vad gäller gränsöverskridande infrastruktur ska den nationella säkerhetsmyndigheten utöva tillsynen i samarbete med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter. Om den nationella säkerhetsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltare inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska den begränsa eller återkalla

---

<sup>88</sup> I Sverige finns i detta avseende lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt lagen. I övrigt gäller arbetstidslagen (1982:673).

tillståndet (artikel 17.7). Vid tillsyn över ändamålsenligheten hos infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem får de nationella säkerhetsmyndigheterna beakta säkerhetsnivån hos de aktörer som avses i artikel 4.4 i direktiv (EU) 2016/798 och, i lämpliga fall, hos de utbildningsanstalter som avses i direktiv 2007/59/EG (artikel 17.8). Det ska även finnas ett utbyte av information med andra nationella säkerhetsmyndigheter och byrån (artikel 17.9). Nationella säkerhetsmyndigheter får skicka meddelanden för att varna infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag om dessa åsidosätter sina skyldigheter enligt artikel 17.1 (artikel 17.10). Det ska vidare finnas ett utbyte av information mellan byråns eller den nationella säkerhetsmyndighetens tillståndsprocesser och den nationella säkerhetsmyndighetens tillsynsprocess (artikel 17.11–13).

### *Principer för beslutsfattande*

I direktiv (EU) 2016/798 uppställs krav på den nationella säkerhetsmyndighetens arbetssätt och principer för beslutsfattande. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Den ska tillåta samtliga intresserade parter att bli hörda och motivera sina beslut (artikel 18.1 första stycket). Detta är allmänna skyldigheter som åvilar alla myndigheter enligt förvaltningslagen (2017:900). Den nationella säkerhetsmyndigheten ska vidare omgående besvara framställningar och ansökningar, utan dröjsmål skicka sina framställningar om information och anta alla sina beslut inom fyra månader efter det att alla de relevanta uppgifterna har lämnats av sökanden. Den kan när som helst begära tekniskt stöd av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller andra behöriga organ när den utför sina uppgifter enligt artikel 16 i direktivet (artikel 18.1 andra stycket). Enligt förvaltningslagen är utgångspunkten att ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts. När det gäller kravet på att anta beslut inom fyra månader bör tidsfrister för prövning av ärenden föreskrivas i förordning. Något särskilt genomförande av bestämmelsen om tekniskt stöd anses inte nödvändigt. Den nationella säkerhetsmyndigheten

ska vidare samråda med samtliga aktörer och berörda parter vid utarbetande av det nationella regelverket (artikel 18.1 tredje stycket). En sådan samrådsskyldighet följer av bestämmelsen om utfärdande av föreskrifter i förordningen (2007:1244) om konsekvensanalys vid regelgivning. I 4 § förordningen anges att en myndighet, innan den beslutar föreskrifter eller allmänna råd, så tidigt som möjligt ska ge statliga myndigheter, kommuner, landsting, organisationer, näringslivet och andra som kostnadsmässigt eller på något annat betydande sätt berörs tillfälle att yttra sig i frågan och om konsekvensutredningen.

Direktivet föreskriver att den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha möjlighet att utföra de inspektioner, revisioner och utredningar som behövs. Den ska beviljas tillgång till infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags all relevanta dokumentation, samt till deras anläggningar, installationer och utrustning, och vid behov all relevant dokumentation och anläggningar, installationer och utrustning tillhörande någon sådan aktör som avses i artikel 4 i direktivet (artikel 18.2). Transportstyrelsens befogenheter när det gäller tillsyn i egenskap av nationell säkerhetsmyndighet framgår av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Medlemsstaterna ska enligt direktivet vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de beslut som fattas av de nationella säkerhetsmyndigheterna kan överklagas till domstol (artikel 18.3). Att den nationella säkerhetsmyndighetens beslut i enskilda fall går att överklaga till allmän förvaltningsdomstol framgår av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

Härutöver uppställs i direktivet krav på att de nationella säkerhetsmyndigheterna aktivt ska utbyta åsikter och erfarenheter, särskilt inom det nätverk som inrättas av ERA, i syfte att harmonisera kriterierna för beslutsfattande (artikel 18.4). Transportstyrelsens skyldighet att inom sitt ansvarsområde fullgöra uppgifter enligt EU-rättsakter framgår av förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Något ytterligare genomförande av artikel 18.4 föreslås inte.

### **18.3.2 Tillståndsmyndighet**

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som tillståndsmyndighet (i järnvägsmarknadslagen kallas aktuellt tillstånd licens) enligt artikel 16 i direktiv 2012/34/EU. Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet i Sverige. Det innebär att myndigheten ansvarar för att utfärda, tillfälligt dra in, återkalla eller ändra en licens för järnvägsföretag.

### **18.3.3 Regleringsorgan**

Tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. Transportstyrelsen är sedan 2004 regleringsorgan i Sverige. Det innebär att myndigheten har tillsynsansvar för bestämmelser om särredovisning, oberoendekrav, icke-diskriminerande tillträde till och avgifter för järnvägsinfrastruktur samt tjänster och anläggningar för tjänster.

## 18.4 Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar, handlingar och tillträde

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägsmarknadslagen, järnvägs-tekniklagen, järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem på begäran få

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

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

3. tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Polismyndigheten ska lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt 1–3. Då gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning.

Tillsynsmyndighetens rätt att vidta åtgärder, få hjälp av Polismyndigheten och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 eller, avseende de två sistnämnda direktiven, med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv. Denna bestämmelse saknas i lagen om nationella järnvägssystem.

### Skälen för förslaget

Detta avsnitt är gemensamt för järnvägsmarknadslagen, järnvägs-tekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I lagen om nationella järnvägssystem saknas dock bestämmelsen om tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Tillsynsmyndigheten ska i likhet med vad som för närvarande gäller enligt järnvägslagen (8 kap. 3 §) ha vissa befogenheter för att kunna utföra sin tillsyn. En bestämmelse om tillsynsmyndighetens befogenheter införs därför i järnvägsmarknadslagen, järnvägs-tekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. För överväganden vid införandet av järnvägslagens tillsynsbestämmelser, se prop. 2003/04:123 s. 143 f. och s. 197 f.

Utgångspunkten för tillsynsverksamheten är att de åtgärder som vidtas ska vara nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sin uppgift som tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten har således inte längre gående rätt att vidta åtgärder än vad som motiveras av dess åligganden. En grundläggande förutsättning för en fungerande tillsyn är vidare att initiativ och beslut är väl underbyggda. För att kunna utföra sitt tillsynsuppdrag måste tillsynsmyndigheten kunna få de upplysningar och handlingar som behövs. Det bör också finnas en möjlighet för myndigheten att kräva in sådana upplysningar som krävs för att kunna utföra statistiska undersökningar.

Därutöver måste tillsynsmyndigheten kunna få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till den verksamhet som berörs. Framför allt när det handlar om säkerhetslagstiftning (dvs. vid tillsyn enligt järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem) är det viktigt att tillsynsmyndigheten får tillträde även i de fall där det påverkar andra än de aktörer som i första hand bedriver verksamhet som omfattas av lagarna. Tillsynsmyndigheten har rätt till tillträde om det finns en anknytning till den verksamhet som tillsynen avser. Tillsynsmyndigheten kan exempelvis behöva få tillgång till ett fordon i en verkstad som innehas av någon annan än ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare. Tillträde får dock, vilket gäller oavsett hos vem tillsynen sker, bara ske i den utsträckning som behövs för tillsynen. Av integritetsskäl omfattar tillsynsbefogenheten inte bostäder.

Vidare måste tillsynsmyndigheten kunna få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid prov av materiel.

Enligt dagens bestämmelse i järnvägslagen (8 kap. 3 § andra stycket) har tillsynsmyndigheten rätt till hjälp av Polismyndigheten och Tullverket vid tillsyn. Bestämmelsen förs över till de nya lagarna,

förutom vad avser Tullverket eftersom det i praktiken inte visat sig finnas ett behov av en sådan bestämmelse.

Vid behov ska tillsynsmyndigheten kunna ansöka om verkställighet av tillsynsbeslut hos Kronofogdemyndigheten. Dagens bestämmelse i järnvägslagen (8 kap. 3 § tredje stycket) förs över till de nya lagarna.

Tillsynsmyndigheten bedriver även tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 eller, avseende de två sistnämnda direktiven, med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv. Tillsynsmyndigheten är då i behov av motsvarande rätt att vidta åtgärder och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten, samt rätt till hjälp av Polismyndigheten för tillsynen. Även när det gäller tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter är det viktigt att ha i åtanke att åtgärderna måste vara nödvändiga för tillsynen.

## 18.5 Förelägganden

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats i anslutning till lagarna ska efterlevas. ”Villkor” nämns dock inte i järnvägsmarknadslagen.

Förelägganden får även meddelas för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 eller, avseende de två sistnämnda direktiven, med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv. Ett föreläggande får förenas med vite.

**Bedömning:** Förbud och tillfälliga säkerhetsåtgärder bör beslutas i form av förelägganden.



## Skälen för förslaget och bedömningen

Detta avsnitt är gemensamt för järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Utgångspunkten är att tillsynsbestämmelserna i det väsentliga är likalydande i de fyra lagarna, men att de skiljer sig åt i detaljer. När det gäller järnvägsmarknadslagen kan t.ex. inte villkor meddelas för licens, därför nämns inte ”villkor” i järnvägsmarknadslagens bestämmelse om förelägganden. I lagen om nationella järnvägssystem saknas bestämmelsen om säkerställande av efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter eftersom denna lag gäller järnväg som inte regleras på EU-nivå.

### *Förelägganden*

Järnvägslagens bestämmelse om förelägganden och förbud (8 kap. 4 § första och andra stycket) förs över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I lagarna bör dock fortsättningsvis endast begreppet föreläggande användas. Det kan dock avse exempelvis ett föreläggande om ett förbud eller en tillfällig säkerhetsåtgärd om att omedelbart upphöra med viss verksamhet.

Om tillsynsmyndigheten inom ramen för sin tillsyn finner skäl att misstänka att en verksamhet som omfattas av lagen inte bedrivs i enlighet med lagen, föreskrifter och, i förekommande fall, villkor som har meddelats i anslutning till lagen eller i enlighet med direkt tillämpliga EU-rättsakter bör myndigheten i ett första skede påtala detta förhållande för den ansvariga parten och ge denne tillfälle att vidta åtgärder för rättelse av förhållandet. Först om tillsynsmyndigheten inte lyckas åstadkomma någon förändring genom sådana informella kontakter ska myndigheten utfärda ett föreläggande. Dessa ska kunna förenas med vite. Av föreläggandet ska tydligt framgå på vilket sätt och inom vilken tid parten ska agera för att följa föreläggandet och undvika eventuell vitessanktion. För utdömande av vite gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206). Om rättelse inte sker med anledning av föreläggandet ska tillsynsmyndigheten som en slutlig åtgärd kunna återkalla ett godkännande eller det tillstånd som verksamheten avser.

Tillsynsmyndigheten är i behov av motsvarande möjlighet att kunna meddela förelägganden, även i förening med vite, för att säkerställa efterlevnaden av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

### *Tillfälliga säkerhetsåtgärder*

Enligt både direktiv (EU) 2016/797 (driftskompatibilitetsdirektivet) och direktiv (EU) 2016/798 (järnvägssäkerhetsdirektivet) ska den nationella säkerhetsmyndigheten ha möjlighet att i sin tillsynsverksamhet besluta om tillfälliga säkerhetsåtgärder om den upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk. Exakt vilka åtgärder som kan komma i fråga anges inte mer än att det får handla om att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta den aktuella verksamheten (artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798). I nuvarande tillsynsbestämmelser i 8 kap. järnvägslagen (2004:519) används inte detta begrepp. Tillsynsmyndigheten får enligt 8 kap. 4 § järnvägslagen meddela de förelägganden och förbud som behövs för att lagen och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen ska efterlevas. Det är troligt att de flesta åtgärder som skulle kunna komma i fråga som en tillfällig säkerhetsåtgärd även skulle kunna vidtas med stöd av nuvarande regler i järnvägslagen. För att terminologin ska överensstämma med den som används i direktiven bör dock begreppet införas i järnvägstekniklagens tillsynskapitel. Även en tillfällig säkerhetsåtgärd bör dock beslutas i form av ett föreläggande. Som framgår nedan (avsnitt 18.7.2) finns i järnvägstekniklagen särskilda bestämmelser om när förelägganden om tillfälliga säkerhetsåtgärder ska tillämpas i speciella situationer gällande fordon. Det bör finnas en generell möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta föreläggande om tillfälliga säkerhetsåtgärder i andra situationer om det bedöms nödvändigt och lämpligt. Som framgår av begreppet bör det dock endast användas om det är fråga om att ingripa för att förhindra en allvarlig säkerhetsrisk. Beslut om föreläggande om tillfälliga säkerhetsåtgärder bör i likhet med övriga förelägganden kunna förenas med vite.

## 18.6 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägsmarknadslagen

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten åläggs utöva tillsyn över efterlevnaden av EU:s godskorridorförordning. Tillsynsmyndighetens rätt att vidta åtgärder, få hjälp av Polismyndigheten och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten gäller även vid tillsyn över efterlevnaden av godskorridorförordningen. Detsamma gäller rätten att meddela förelägganden samt förena dessa med vite.

Järnvägslagens bestämmelser om tillsynsmyndighetens rätt till insyn i förhandlingar om banavgifter samt förbud att pröva en fråga om utdömmande av vite för förfaranden för vilka konkurrensskadeavgift eller vite enligt konkurrenslagen utdömts flyttas med viss justering över till järnvägsmarknadslagen. Detsamma gäller skyldigheten för den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen att till den myndighet som regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

### Skälen för förslaget

#### *Allmänt*

Tillsyn enligt järnvägsmarknadslagen omfattar tillsyn dels av licenser för järnvägsföretag (gott anseende, ekonomisk förmåga, yrkeskunnande och försäkring), dels av tjänsteleverantörer, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (särredovisning, oberoendekrav, icke-diskriminerande tillträde till och avgifter för järnvägsinfrastruktur samt tjänster och anläggningar till tjänster). För att utöva tillsynen tillämpas de allmänna bestämmelser som behandlas ovan i avsnitt 18.4 och 18.5. Därutöver bör järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt till insyn i förhandlingar om banavgifter (8 kap. 3 § fjärde stycket) samt förbud att pröva fråga om utdömmande av vite för förfaranden för vilka konkurrensskadeavgift eller vite enligt konkurrenslagen (2008:579) redan utdömts (8 kap. 4 § tredje

stycket) flyttas över till järnvägsmarknadslagen. Den senare bestämmelsen bör dock justeras något för att anpassa till senare tillkommen praxis rörande det s.k. dubbelprövningsförbudet, se överväganden i avsnitt 19.2.2. Avslutningsvis bör också skyldigheten för den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen att till den myndighet som regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet (8 kap. 3 b §).

### *Godskorridorförordningen*

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik tillämpas på förvaltning och utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som ingår i godskorridorer. I förordningen fastställs regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för godstrafik. Regler fastställs i förordningen för val, organisation och förvaltning av godskorridorer och den vägledande investeringsplaneringen för dessa. Förordningen gäller sedan den 9 november 2010. Delar av det svenska järnvägsnätet ingår i en av dessa korridorer, den s.k. Scandinavian-Mediterranean Corridor.

Enligt artikel 20 i förordningen ska regleringsorganen samarbeta för att övervaka konkurrensen i godskorridoren. I synnerhet ska de säkerställa icke-diskriminerande tillträde till korridoren och vara de organ för överklagande som avses i artikel 30.2 i direktiv 2001/14/EG, som motsvarar artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU. Regleringsorganen ska utbyta nödvändig information som erhållits från infrastrukturförvaltarna och andra parter. Om en sökande lämnar klagomål till ett regleringsorgan angående internationella godstransporttjänster eller om det berörda regleringsorganet på eget initiativ genomför en undersökning, ska detta regleringsorgan samråda med regleringsorganen i övriga medlemsstater genom vilka det berörda internationella tågsläget passerar. Regleringsorganet ska innan det fattar sitt beslut begära in all nödvändig information av dessa regleringsorgan.

För att Transportstyrelsen ska kunna utföra de uppgifter som anges i artikel 20 i godskorridorförordningen föreslås att den rätt tillsynsmyndigheten har för att bedriva tillsyn enligt järnvägsmarknadslagen, även ska omfatta tillsyn över bestämmelserna i godskorridorförordningen. Tillsynsmyndighetens rätt att vidta åtgärder, få hjälp av Polismyndigheten och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten bör således gälla även vid tillsyn över efterlevnaden av godskorridorförordningen. Detsamma gäller rätten att meddela förelägganden samt förena dessa med vite.

## **18.7 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägstekniklagen**

### **18.7.1 Tillsyn över markbaserade delsystem och driftskompatibilitetskomponenter**

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över markbaserade delsystem för att säkerställa att dessa uppfyller de väsentliga kraven. För gränsöverskridande markbaserade delsystem ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten. De markbaserade delsystemen är ”Markbaserad trafikstyrning och signalering”, ”Energi” och ”Infrastruktur”.

Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller de grundläggande kraven, dvs. att de medger att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås, att de uppfyller de väsentliga kraven, att de används inom avsett område för användning och på avsett sätt samt installeras och underhålls korrekt.

Om tillsynsmyndigheten vid tillsyn över markbaserade delsystem vid en samlad bedömning finner att det föreligger sådana brister att infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen, ska tillsynsmyndigheten begränsa eller återkalla säkerhetstillståndet.

## Skälen för förslaget

### *Allmänt*

Enligt artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 ska den nationella säkerhetsmyndigheten utöva tillsyn över markbaserade delsystem. Dessa delsystem är ”Markbaserad trafikstyrning och signalering”, ”Energi” och ”Infrastruktur”, vilket bör definieras i järnvägstekniklagen. Tillsynen syftar till att säkerställa att delsystemen även efter godkännandet uppfyller tillämpliga väsentliga krav, dvs. föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (jfr 12.1.2).

Av artikel 17.7 framgår också att tillsynen för gränsöverskridande delsystem ska ske i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i den andra berörda staten. I Sverige kan det således bli aktuellt för tillsynsmyndigheten att samarbeta med den danska nationella säkerhetsmyndigheten för delsystem på Öresundsbron samt med norsk (Norge är medlem i EES som omfattas av den EU-rättsliga järnvägsregleringen) och finsk nationell säkerhetsmyndighet. Myndigheterna bör dock enbart fatta beslut och utöva myndighet på den egna sidan gränsen.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska också, enligt artikel 16.2 d i direktiv (EU) 2016/798, utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter inom sitt territorium uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797. De grundläggande kraven för driftskompatibilitetskomponenter, som föreslås genomföras genom 2 kap. 7 § järnvägstekniklagen, innebär att sådana komponenter får släppas ut på marknaden endast om de medger dels att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem uppnås, dels uppfyller de väsentliga kraven, dels används inom avsett område för användning och på avsett sätt samt dels installeras och underhålls korrekt.

Även om dessa bestämmelser om tillsyn över delsystem och driftskompatibilitetskomponenter återfinns i direktiv (EU) 2016/798, bör de i den svenska regleringen föras in i järnvägstekniklagen (och inte järnvägssäkerhetslagen) eftersom kraven på delsystem och komponenter regleras där. Om tillsynsmyndigheten vid

tillsynen vid en samlad bedömning finner att det föreligger så allvarliga brister i de markbaserade delsystemen (fasta installationerna) och att de tillsynsverktyg i form av förelägganden om exempelvis förbud eller tillfälliga säkerhetsåtgärder, eventuellt i kombination med vite som återfinns i järnvägstekniklagen, inte bedöms tillräckliga, är det dock infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 11 och 12 § järnvägssäkerhetslagen som ska angripas. Detta följer av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 där det anges att om den nationella säkerhetsmyndigheten vid sin tillsyn över markbaserade delsystem finner att en infrastrukturförvaltare inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska myndigheten begränsa eller återkalla infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd.

Sammanfattningsvis bör för att genomföra kraven i direktiven om tillsyn över markbaserade delsystem och driftskompatibilitetskomponenter införas en särskild bestämmelse i järnvägstekniklagens tillsynskapitel. Bestämmelsen bör ses som en specialbestämmelse i förhållande till de allmänna tillsynsbestämmelserna. Avsikten är inte att bestämmelsen ska tolkas motsatsvis, dvs. att tillsynsmyndigheten inte skulle ha möjlighet och skyldighet att utöva tillsyn över efterlevnaden av andra delar av lagen som inte omnämns särskilt.

## 18.7.2 Tillsyn över fordon

**Förslag:** Om ett järnvägsföretag konstaterar att ett järnvägsfordon som det använder i sin verksamhet inte uppfyller tillämpliga väsentliga krav, ska järnvägsföretaget vidta de åtgärder som krävs för att fordonet ska uppfylla kraven.

Om tillsynsmyndigheten får kännedom om att ett fordon eller en fordonstyp som används på avsett sätt, inte uppfyller ett tillämpligt väsentligt krav, ska tillsynsmyndigheten informera det järnvägsföretag som använder fordonet eller fordonstypen och kräva att åtgärder vidtas för att säkerställa fordonets överensstämmelse med de väsentliga kraven.

Om de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget inte säkerställer överensstämmelse med tillämpliga väsentliga krav och detta leder till en allvarlig säkerhetsrisk, får tillsynsmyndigheten besluta förelägga järnvägsföretaget att vidta lämpliga tillfälliga säkerhetsåtgärder inklusive att omedelbart begränsa eller avbryta verksamheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillsyn, inklusive förelägganden om tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder. Föreskrifter får också meddelas om järnvägsföretags åtgärder för att säkerställa fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven och rapporteringskrav.

### Skälen för förslaget

#### *Allmänt*

I direktiv (EU) 2016/797 finns särskilda bestämmelser om förfarandet som ska tillämpas när fordon eller fordonstyper i drift visar sig inte överensstämma med tillämpliga väsentliga krav. De väsentliga kraven gäller föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (2 kap. 2 § första



stycket järnvägstekniklagen och bilaga III till direktiv (EU) 2016/797). Allmänt bör framhållas att det är de nationella säkerhetsmyndigheterna som utövar tillsyn över alla fordon som används i trafik på deras respektive territorium. I Sverige innebär det att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över både fordon som godkänts av ERA och fordon som godkänts av tillsynsmyndigheten. Även om ERA ska "ta fullt ansvar" för de godkännanden man utfärdar (artikel 21.6), har således ERA ingen rätt att utöva operativ tillsyn gentemot enskilda järnvägsföretag. ERA måste i stället, om man finner anledning till detta, vända sig till den nationella säkerhetsmyndigheten i landet. Det ska dock ske ett informationsutbyte mellan dessa instanser och om det blir fråga om mer ingripande åtgärder, som att ändra eller återkalla ett godkännande, görs det av den instans som beviljat godkännandet.

Bestämmelserna bör i grundläggande delar införas i järnvägstekniklagens tillsynskapitel och i detaljer i förordning som ansluter till lagen.

#### *Artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797*

Bestämmelser om vad som gäller när det visar sig att ett fordon eller en fordonstyp inte överensstämmer med de väsentliga kraven återfinns i artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797. Artikeln är omfattande och detaljerad och inleds med en skyldighet för järnvägsföretag som under drift finner att ett fordon det använder i sin verksamhet inte uppfyller ett av de tillämpliga väsentliga kraven ska vidta åtgärder som säkerställer fordonets överensstämmelse med kraven (artikel 26.1). Även om denna skyldighet läggs på järnvägsföretaget och inte på myndigheten, och därför inte är en tillsynsuppgift i egentlig bemärkelse bör den föras in i järnvägstekniklagens kapitel om tillsyn eftersom artikelns övriga tillsynsregler tar sin utgångspunkt i bl.a. om huruvida de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget i denna situation är tillräckliga eller inte. Vidare framgår av artikeln att om järnvägsföretaget som upptäckt bristen "har bevis" för att felet fanns redan när fordonet godkändes, ska företaget informera ERA och berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I de fall järnvägsföretaget inte har bevis för att bristen fanns redan vid godkännandet, får det i

stället välja om dessa instanser ska informeras. Denna och övriga förhållandevis omfattande bestämmelser om informationsskyldighet i artikel 26 bör genomföras i förordning i anslutning till järnvägs-tekniklagen. Bestämmelserna i lagen bör därför kompletteras med ett föreskriftsbemyndigande.

Artikel 26.2 i direktivet gäller situationen att den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten) under tillsyn upptäcker eller på annat sätt får kännedom om att ett fordon eller en fordonstyp som godkänts för att släppas ut på marknaden och som används på avsett sätt visar sig inte uppfylla ett tillämpligt väsentligt krav. Tillsynsmyndigheten ska då vända sig till järnvägsföretaget som använder fordonet, informera om bristen och be att företaget vidtar erforderliga korrigerande åtgärder för att säkerställa fordonens överensstämmelse med de väsentliga kraven. Detta förfarande överensstämmer med vad som generellt gäller enligt EU-direktiven på järnvägsområdet, dvs. att tillsynsmyndigheter som upptäcker brister i första hand ska påtala bristen och be verksamhetsutövaren att vidta rättelse, och först därefter, om åtgärder inte vidtas eller inte leder till avsett resultat vidta mer ingripande tillsynsåtgärder. Detta överensstämmer också med hur tillsyn bedrivs enligt dagens regler i 8 kap. järnvägslagen (2004:519). Tillsynsmyndigheten får, utifrån de tillsynsverktyg man har att tillgå, bedöma hur tillsynen ska bedrivas för att säkerställa regelefterlevnad (jfr prop. 2003/04:123 s. 143). Tillsynsmyndigheten bör inte vidta mer ingripande åtgärder än vad som i det enskilda fallet krävs.

Även bestämmelsen i artikel 26.2 är förenad med skyldighet för nationella säkerhetsmyndigheten att informera ERA och övriga berörda nationella säkerhetsmyndigheter om sin upptäckt av bristen. Informationsskyldigheten gäller bl.a. gentemot sådana nationella säkerhetsmyndigheter som har pågående godkännandeprocesser för fordon av samma typ som visat sig vara behäftat med brister.

Om de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget, på eget eller nationella säkerhetsmyndighetens initiativ, inte leder till överensstämmelse med de väsentliga kraven och detta innebär en allvarlig säkerhetsrisk får den nationella säkerhetsmyndigheten vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder. Detta kan exempelvis innebära att nationella säkerhetsmyndigheten beslutar att verksamheten omedelbart ska begränsas eller helt avbrytas, jfr artikel 17.6 i direktiv (EU)

2016/798. Som en allvarlig säkerhetsrisk ska räknas allvarligt åsidosättande av juridiska skyldigheter eller säkerhetskrav som i sig eller i ett händelseförlopp kan orsaka en olycka (skäl 44 till direktiv (EU) 2016/797). Sådana tillfälliga säkerhetsåtgärder får också vidtas parallellt med återkallelse av berört typgodkännande. Som bestämmelsen i direktivet (artikel 26.3) får förstås kan dock inte tillfälliga säkerhetsåtgärder vidtas parallellt med återkallelse av ett enskilt fordonsgodkännande (om återkallelse av godkännande se avsnitt 18.10.1). I den svenska lagen bör direktivets reglering införlivas genom att tillsynsmyndigheten beslutar föreläggande enligt 5 kap. 4 § järnvägstekniklagen om tillfälliga säkerhetsåtgärder.

Sammanfattningsvis bör i järnvägstekniklagens tillsynskapitel införas särskilda bestämmelser om tillsyn över fordon som i grundläggande delar genomför artikel 26.1, 26.2 och 26.3. I övrigt bör bestämmelserna genomföras i förordning. Artikeln innehåller en sammanhållen och i viss utsträckning kronologisk ordning för vad som gäller när det konstateras att fordon inte överensstämmer med väsentliga krav och bör därför, trots att den även riktar sig direkt till järnvägsföretag, regleringsmässigt hållas ihop även i järnvägstekniklagen. Bestämmelserna bör ses som specialbestämmelser i förhållande till de generella tillsynsbestämmelserna i kapitlet som är tillämpliga i de situationer som anges i dessa. I andra situationer får tillsynsmyndigheten på sedvanligt sätt tillämpa de generella tillsynsbestämmelserna och tillsynsverktygen som man finner lämpligt för att säkerställa lagens efterlevnad. I likhet med vad som gäller för de särskilda tillsynsbestämmelserna för markbaserade delsystem (se avsnitt 18.7.1) är avsikten således inte att dessa specialbestämmelser ska tolkas motsatsvis, dvs. att tillsynsmyndigheten inte skulle ha möjlighet och skyldighet att utöva tillsyn över efterlevnaden av andra delar av lagen och i andra situationer än de som omnämns särskilt. För att mer detaljerade regler i artikel 26 om bl.a. informationsskyldighet ska kunna genomföras på lägre föreskriftsnivå än lag bör införas ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillsyn, inklusive förelägganden om tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av sådana samt om förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsyn. Bemyndigandet bör även omfatta föreskrifter om

järnvägsföretags åtgärder för att säkerställa fordons överensstämmelse med de väsentliga kraven och rapporteringskrav.

## 18.8 Särskilda bestämmelser om tillsyn i järnvägssäkerhetslagen

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka Europeiska unionens järnvägsbyrå har utfärdat gemensamt säkerhetsintyg.

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska redovisa avtal om riskkontrollåtgärder på begäran av Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn, och

- tillsyn, inklusive förelägganden om tillfälliga säkerhetsåtgärder och om upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder.

### Skälen för förslaget

#### *Allmänt*

Tillsynsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen, som omfattar infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, är till stor del inriktad på kontroll av säkerhetsstyrningssystem. Regleringen utgår från de uppgifter den nationella säkerhetsmyndigheten har enligt artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798.

#### *Tillsyn över gemensamt säkerhetsintyg*

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska bedriva tillsyn över järnvägsföretag med gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av ERA och det

ska finnas ett utbyte av information mellan tillståndsprocess och tillsynsprocess, se avsnitt 18.3.1 ovan. En bestämmelse om att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över järnvägsföretag för vilka byrån har utfärdat gemensamt säkerhetsintyg införs i järnvägssäkerhetslagen. Det är dock endast byrån som kan återkalla eller begränsa gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat.

Det är viktigt att framhålla att den nationella säkerhetsmyndigheten ska agera som en självständig myndighet i förhållande till ERA. Det är den nationella säkerhetsmyndigheten som avgör vilka tillsynsintervallen ska vara och vad som ska granskas vid tillsyn. Det förutsätts dock att de nationella säkerhetsmyndigheterna och byrån samarbetar kring tillsynen för att systemet med byrån som tillståndsmyndighet ska kunna fungera.

#### *Avtal om riskkontrollåtgärder*

I avsnitt 9.1.4 har redogjorts för infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags skyldighet att, i de fall det är lämpligt, i avtal med sina anlitate aktörer uppställa krav på genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder. Enligt direktiv (EU) 2016/798 (artikel 4.3 d) ska avtalsvillkoren redovisas på begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten. En bestämmelse om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska redovisa dessa avtal om riskkontrollåtgärder på begäran av ERA eller tillsynsmyndigheten bör därför föras in i järnvägssäkerhetslagen. I realiteten torde det handla om att byrån begär uppgifter om avtalen via tillsynsmyndigheten; detta eftersom det ju är tillsynsmyndigheten som ska bedriva tillsyn av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (jfr artikel 17.1), inte byrån.

#### *Bemyndiganden*

Det är tillsynsmyndigheten som utformar sin tillsynsverksamhet med utgångspunkt i de möjligheter att bedriva tillsyn som lagen ger. Det kan finnas behov av att en viss typ av uppgifter regelmässigt ska lämnas till tillsynsmyndigheten för att denna ska kunna bedriva en effektiv tillsyn.

I artikel 17.2 i direktiv (EU) 2016/798 anges att minst två månader innan järnvägsföretag inleder ny järnvägstransportverksamhet ska de underrätta de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna så att dessa kan planera tillsynsverksamheten. Järnvägsföretagen ska också lägga fram en redovisning av personalkategorierna och fordonstyperna. I artikel 17.3 i direktivet anges att innehavaren av ett gemensamt säkerhetsintyg utan dröjsmål ska underrätta de behöriga nationella säkerhetsmyndigheterna om alla viktigare ändringar av de uppgifter som avses i artikel 17.2. Artikel 17.2 och 17.3 i direktivet är exempel på bestämmelser som kan innebära att tillsynsmyndigheten behöver få möjlighet att ställa närmare krav på lämnande av uppgifter i föreskrifter. Det kan även finnas andra skäl för att begära in uppgifter från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag för tillsynen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn. Vidare bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i första hand för att kunna genomföra EU-reglering få meddela föreskrifter om tillsyn, inklusive föreläggande om tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder.

## 18.9 Återkallelse och begränsning av tillstånd

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall kan återkalla tillstånd förs, med vissa justeringar, över till järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. När det gäller tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen införs dessutom en möjlighet att begränsa tillstånden.

Rätten att återkalla tillstånd ska, när det gäller licens, gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, även omfatta de fall där tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Detsamma ska när det gäller gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd gälla om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt nationella regler.

Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt att återkalla ett tillstånd om tillståndshavaren under viss tid inte använder sitt tillstånd, förs över till järnvägsmarknadslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt att återkalla en licens om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot licensinnehavaren, förs över till järnvägsmarknadslagen. Begreppet ackordsförfarande byts dock ut mot begreppet företagsrekonstruktion.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- återkallelse av licens, gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd, nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturstillstånd, och

- begränsning av gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.

## Skälen för förslaget

### *Nuvarande ordning*

Enligt 8 kap. 5 § järnvägslagen får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller tillståndshavaren under minst sex månader inte använder en licens eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd. Enligt 8 kap. 6 § järnvägslagen ska tillsynsmyndigheten under vissa förhållanden återkalla ett tillstånd om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot en innehavare av ett tillstånd. Överväganden vid införandet av bestämmelserna om återkallelse av tillstånd i järnvägslagen framgår av prop. 2003/04:123 s. 145–146 och s. 198–199.

### *Föreslagen ordning*

En återkallelse av ett tillstånd är en mycket ingripande åtgärd för tillståndshavaren. Om ändamålet med en återkallelse kan tillgodoses på annat sätt ska givetvis så ske i stället. Ett tillstånd bör kunna återkallas direkt om det rör sig om upprepade missförhållanden eller om det av annat skäl finns anledning att befara att andra åtgärder, exempelvis förelägganden skulle vara verkningslösa.

Järnvägslagens bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall kan återkalla tillstånd (8 kap. 5–6 §§ järnvägslagen) förs, med vissa sakliga justeringar, över till järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. När det gäller tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen införs dessutom, på grund av artikel 17.5 tredje stycket och artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798, en möjlighet att begränsa tillstånden. Nedan följer en redovisning av hur återkallelsegrunderna förs över till de nya lagarna.

Om en licens enligt järnvägsmarknadslagen har återkallats innebär det, till skillnad från vad som gäller i dag, inte automatiskt att det gemensamma säkerhetsintyget också ska återkallas, utan förutsättningarna för varje tillstånd prövas för sig (jfr prop. 2003/04:123 s. 198).



### *Återkallelsegrunder i järnvägslagen som förs över till de nya lagarna*

Den första grunden för återkallelse, att förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls (8 kap. 5 § 1 järnvägslagen), förs över till järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem utan förändring. Förutsättningarna för tillståndet framgår av respektive lag.

Den andra grunden för återkallelse, att tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (8 kap. 5 § 2 järnvägslagen), kompletteras när den förs över till järnvägsmarknadslagen och järnvägssäkerhetslagen. Skyldigheten att fullgöra sina skyldigheter ska även gälla vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Detta innebär t.ex. att licensinnehavare ska uppfylla krav i de genomförandeakter som meddelas med stöd av artikel 17.5 i direktiv 2012/34/EU. När det gäller järnvägssäkerhetslagen kompletteras bestämmelsen med att särskilt nämna nationella regler, eftersom begreppet nationella regler är centralt när det gäller gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt direktiv (EU) 2016/798.

Den tredje grunden för återkallelse, att tillståndshavaren under viss tid inte använder sitt tillstånd (8 kap. 5 § 3 järnvägslagen), förs över till järnvägsmarknadslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Detta innebär att en licens kan återkallas om licensinnehavaren inte använder den under minst sex månader. Bestämmelsen är införd från artikel 24.4 i direktiv 2012/34/EU. Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd kan enligt lagen om nationella järnvägssystem återkallas om tillståndet inte används under minst ett år. Regeln har dock inte så stor praktisk betydelse eftersom tillsynsmyndigheten alltid har möjlighet att återkalla ett tillstånd om tillsynsmyndigheten gör bedömningen att förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls. Det kan exempelvis handla om ett säkerhetsstyrningssystem som blir inaktuellt om tillståndet inte används. När det gäller tillståndsformerna gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd förs återkallelsegrunden inte över till järnvägssäkerhetslagen. Det finns ingen motsvarande återkallelsegrund i direktiv (EU) 2016/798 och det saknas motiv för att införa en nationell särreglering gällande återkallelsegrunderna.

För licenser enligt järnvägsmarknadslagen finns härutöver en fjärde grund för återkallelse, att ett konkursförfarande eller ett förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion har inletts mot licensinnehavaren. Tillsynsmyndigheten ska då återkalla licensen om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid. I nuvarande järnvägslag anges att om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot en tillståndshavare ska tillsynsmyndigheten återkalla ett tillstånd om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid (8 kap. 6 §). Bestämmelsen har sin grund i artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU som avser licensen för järnvägsföretag. Enligt artikel 24.7 ska licensmyndigheten (i den svenska översättningen "tillståndsmyndigheten") inte tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts att behålla sitt tillstånd om myndigheten är övertygad om att det inte föreligger några realistiska möjligheter att åstadkomma en tillfredsställande finansiell omstrukturering inom rimlig tid. Dagens bestämmelse i järnvägslagen (8 kap. 6 §) omfattar inte endast licens, utan även andra tillstånd enligt lagen. Återkallelsegrunden i 8 kap. 6 § järnvägslagen kommer efter genomförandet av fjärde järnvägspaketet endast gälla licens enligt järnvägsmarknadslagen. Järnvägslagens bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt att återkalla en licens om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot licensinnehavaren, förs alltså över till järnvägsmarknadslagen. Begreppet ackordsförfarande, som används i järnvägslagen, byts dock ut mot begreppet företagsrekonstruktion. I artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU och även i tidigare artikel 11.7 i direktiv 95/18/EG<sup>89</sup> talas om konkursförfarande eller liknande förfarande. Inom insolvens- och obeståndsrätten finns i dag två centrala lagstiftningar av betydelse för om ett konkursförfarande eller liknande förfarande har inletts; konkurslagen (1987:672) och lagen om företagsrekonstruktion. När nu 8 kap. 6 § järnvägslagen ska föras över till järnvägsmarknadslagen bör "ackordsförfarande" bytas ut mot "förfarande enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion".

Vad gäller gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen finns i direktiv (EU) 2016/798 inget

---

<sup>89</sup> Rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag

krav som motsvarar artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU. 8 kap. 6 § järnvägslagen förs därför inte över till järnvägssäkerhetslagen. Det betyder dock inte att det inte är möjligt att återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd i händelse av konkurs eller företagsrekonstruktion med stöd av annan återkallelsegrund, t.ex. att förutsättningarna för att beviljande av tillståndet inte längre är för handen.

Vad gäller nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem finns inte behov av att särskilt föreskriva om återkallelse i enlighet med 8 kap. 6 § järnvägslagen. Om en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag har försatts i konkurs, kan det inte längre bedriva verksamhet med stöd av det ursprungliga nationella trafiksäkerhetstillståndet eller nationella infrastrukturstillståndet, eftersom förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls. Tillsynsmyndigheten får då återkalla tillståndet.

### *Bemyndiganden*

Det bör, i likhet med dagens bemyndigande i järnvägslagen (8 kap. 10 § 2) finnas en möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela mer detaljerade bestämmelser om återkallelse av licens, gemensamt säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd, nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturstillstånd. Bemyndiganden bör därför införas i järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

Vidare bör det i järnvägssäkerhetslagen införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om begränsning av gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd.

## 18.10 Återkallelse av godkännande

### 18.10.1 Ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden enligt järnvägstekniklagen

**Förslag:** Nuvarande bestämmelse om återkallelse av godkännande av delsystem upphävs. Nya regler om ändring och återkallelse av fordonsgodkännande införs.

Om tillsynsmyndigheten efter granskning av effektiviteten i de åtgärder som vidtagits för att komma till rätta med en allvarlig säkerhetsrisk gör bedömningen att dessa inte är tillräckliga för att komma till rätta med risken, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla fordonsgodkännandet eller typgodkännande. Detta gäller dock endast om det visats att bristen på överensstämmelse med det väsentliga kravet som föranlett den allvarliga säkerhetsrisken förelåg redan vid godkännande av fordonet eller fordonstypen.

Om ett typgodkännande återkallas får fordon som byggts i enlighet med typgodkännandet inte släppas ut på marknaden. Fordon som redan har godkänts och släppts ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med ett sådant typgodkännande ska dras in.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om ändring, indragning och återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden.

### Skälen för förslaget

#### *Nuvarande ordning*

Enligt nuvarande ordning finns en generell bestämmelse om återkallelse av godkännande av delsystem som avser både delsystem hänförliga till infrastrukturen och till fordon. Enligt 8 kap. 6 a § järnvägslagen (2004:519) får tillsynsmyndigheten återkalla godkännande enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen om förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda eller om delsystemet inte längre

uppfyller föreskrivna krav i fråga om säkerhet eller driftskompatibilitet. Ett beslut om återkallelse får begränsas att gälla för viss tid. Bestämmelsen infördes genom propositionen 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll i samband med genomförandet av direktiv 2008/57/EG. I författningskommentaren till bestämmelsen konstateras att en godkännandeprövning avser förhållandena inför driftfasen och en bedömning av om delsystemet eller fordonet då uppfyller kraven. Även en återkallelse av ett godkännande ska därför i första hand avse förhållanden som i efterhand visat sig gälla redan vid godkännandeprövningen, t.ex. därför att det då lämnats felaktiga uppgifter eller att de uppgifter som lämnats tolkats felaktigt av myndigheten. Om de uppdagade bristerna i delsystemet i stället beror på därefter uppkomna försämringar exempelvis på grund av eftersatt underhåll bör i första hand andra tillsynsåtgärder vidtas av och riktas mot järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.

### *Föreslagen ordning*

Nuvarande bestämmelser om återkallelse av godkännanden ska ändras i enlighet med vad som följer av direktiv (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798. För fasta installationer innebär detta att reglerna om tillsyn över markbaserade delsystem ska tillämpas enligt artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 (se avsnitt 18.7.1). Om det efter tillsyn av sådana delsystem fortsatt visar sig föreligga så allvarliga brister att grunden för infrastrukturförvaltarens verksamhet kan ifrågasättas, ska tillsynsmyndigheten ändra eller återkalla säkerhetstillståndet enligt 3 kap. 12 § nya järnvägssäkerhetslagen. Någon återkallelse av godkännandet av den fasta installationen aktualiseras således inte.

När det däremot gäller fordon ser regeringen annorlunda ut. Enligt artikel 26 i direktiv (EU) 2016/797 fastslås en ordning för vad som gäller när fordon visar sig inte uppfylla något eller flera av de väsentliga kraven och detta leder till en allvarlig säkerhetsrisk. Om de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget, på eget eller tillsynsmyndighetens initiativ, vid närmare granskning visar sig inte vara tillräckligt effektiva för att komma till rätta med bristerna och detta innebär att den allvarliga säkerhetsrisken kvarstår (jfr avsnitt 18.7.2),

ska tillsynsmyndigheten eller ERA, beroende på vilken av instanserna som beviljat fordonsgodkännandet eller typgodkännandet antingen ändra eller helt återkalla godkännandet. I de fall ERA ska återkalla ett godkännande måste det föregås av en dialog med tillsynsmyndigheten som utför den operativa tillsynen. Om det råder meningsskiljaktigheter mellan ERA och tillsynsmyndigheten om huruvida ett godkännande ska ändras eller återkallas ska det medlingsförfarande som regleras i artikel 21.7 i direktiv (EU) 2016/797 tillämpas.

En saklig inskränkning i möjligheten att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller typgodkännande som bör framgå av bestämmelsen i lagen är att det ska ha visats att den bristande överensstämelsen med ett väsentligt krav som lett till den allvarliga säkerhetsrisken förelåg redan vid godkännandebeslutet. Detta överensstämmer också med hur möjligheterna till återkallelse av godkännande av delsystem är avsedda att tillämpas även enligt nuvarande regler i järnvägslagen (se redogörelsen för nuvarande ordning).

Ytterligare en bestämmelse från direktivet om återkallelse av fordonsgodkännande som är av sådan betydelse att den bör genomföras på lagnivå är artikel 26.8. Av bestämmelsen framgår att om ett typgodkännande återkallas, får fordon som byggts i enlighet med typgodkännandet inte släppas ut på marknaden förrän bristerna har åtgärdats. Vidare ska fordon som redan har godkänts för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om överensstämmelse med ett typgodkännande som återkallats, dras tillbaka.

Specifika procedurregler rörande ändring och återkallelse av fordonsgodkännanden t.ex. när ett återkallelseförfarande kan drivas parallellt med ett tillsynsförfarande, tidsfrister för omprövning av återkallelsebeslut, tillfälligt upphävande av återkallelsebeslut, att beslut om ändring eller återkallelse ska föras in i fordonsregister eller fordonstypregister, vilka som ska informeras om återkallelse och medlingsförfarande mellan ERA och tillsynsmyndigheten bör genomföras i förordning i anslutning till järnvägstekniklagen. För den övergripande regleringen om omprövning och överklagande av tillsynsmyndighetens beslut om återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden bör dock de allmänna omprövnings- och överklagandebestämmelserna enligt 7 kap. nya järnvägstekniklagen tillämpas.

Sammanfattningsvis bör den regel som i dag finns i järnvägslagens tillsynskapitel om återkallelse av godkännande av delsystem upphävas. Om tillsynsmyndigheten efter tillsyn anser att en brist i ett markbaserat delsystem är av så allvarlig art verksamhetens bedrivande kan ifrågasättas bör i stället infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd angripas genom att det ändras eller återkallas. När det gäller direktivets bestämmelser om återkallelse av fordonsgodkännanden och typgodkännanden ska dessa i grundläggande delar föras in i järnvägstekniklagens tillsynskapitel. Även om tillsynsmyndigheten ansvarar för all operativ tillsyn över fordon som används på den svenska delen av unionens järnvägsnät, ska beslut om återkallelse av fordonsgodkännande och typgodkännande fattas av den instans som beviljat tillståndet. ERA fattar således beslut om återkallelse av godkännande i de fall ERA beviljat godkännandet och tillsynsmyndigheten i de fall myndigheten beviljat godkännandet. När ett fordonstypgodkännande återkallats får fordon som byggts i enlighet med detta inte släppas ut på marknaden och sådana fordon som redan har släppts ut på marknaden ska dras tillbaka.

### 18.10.2 Lagen om nationella järnvägssystem

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som myndigheten meddelat om förutsättningarna för godkännandet inte längre uppfylls.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om återkallelse av godkännande

#### Skälen för förslaget

##### *Återkallelse av godkännande*

Tillsynsmyndigheten meddelar godkännanden av järnvägsinfrastruktur och fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem och bör kunna återkalla godkännandena när förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda. Järnvägsinfrastruktur ska för att

kunna godkännas ha utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att den uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. För fordon gäller att fordonet ska ha utformats och byggts på ett sådant sätt att det uppfyller de krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som framgår av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Kraven för godkännande kommer alltså att framgå av föreskrifter. Grunden för återkallelse är att de föreskrivna krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som låg till grund för godkännandet inte längre är uppfyllda. Prövningen ska avse de förhållanden som gällde vid godkännandebeslutet (jfr prop. 2010/11:160 s. 66–67 och s. 90). Om det i stället visar sig vara brister som uppkommit senare på grund av exempelvis eftersatt underhåll bör andra tillsynsåtgärder vidtas av tillsynsmyndigheten. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om återkallelse av godkännande.

## 18.11 Marknadskontroll

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om tillsynsmyndighetens uppgifter gällande marknadskontroll flyttas med viss justering över till järnvägstekniklagen. Det betyder att om det kan antas att en driftskompatibilitetskomponent inte uppfyller tillämpliga väsentliga krav får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden även om komponenten är försedd med en EG-försäkran.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven på överensstämmelse med tillämpliga väsentliga krav, TSD:er eller nationella regler får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med EG-kontrollförklaring.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om marknadskontroll.



## Skälen för förslaget

Generellt avser marknadskontroll myndigheters kontroll av att produkter som tillhandahålls på marknaden motsvarar uppställda krav, t.ex. gällande säkerhet, samt att produkter är märkta på föreskrivet sätt och försedda med nödvändig dokumentation. Kontroll i konstruktions- och tillverkningsskedet räknas inte som marknadskontroll. Marknadskontroll omfattar inte heller upprepade kontroller av produkter som har tagits i bruk<sup>90</sup>.

Järnvägsmateriel, dvs. delsystem och driftskompatibilitetskomponenter, är enligt direktiv (EU) 2016/797 föremål för en omfattande reglering och kontroll från konstruktionsskedet och framåt via EG-kontroll respektive EG-försäkran, godkännande för ibruktage respektive utsläppande på marknaden och därefter tillsyn både med utgångspunkt i reglerna om driftskompatibilitet och säkerhet. Mot bakgrund härav är tillverkare enligt huvudregeln undantagna från krav på CE-märkning av driftskompatibilitetskomponenter som omfattas av direktiv (EU) 2016/797 (skäl 39 och 40 i direktiv (EU) 2016/797). Fråga har dock uppkommit om man i samband med nu aktuell omarbetning av lagstiftningen borde tydliggöra vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vad gäller marknadskontroll för järnvägsmateriel och uttryckligt ange att tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) även på detta område är marknadskontrollmyndighet enligt förordningen (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll och att myndigheten ska tillämpa förordningen (2004:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn på motsvarande vis som gäller för Transportstyrelsen på vägtrafikområdet enligt 10 § fordonsförordningen (2009:211). Det kan emellertid ifrågasättas om avsikten från EU har varit att till den omfattande reglering av järnvägsmateriels förenlighet med det harmoniserade regelverket ska läggas hela regleringen för varukontroll och varför detta i så fall inte har angetts tydligare i direktiv (EU) 2016/797. Risker med att i lagen ange att tillsynsmyndigheten ska fullgöra denna uppgift fullt ut beträffande järnvägsmateriel i förhållande till regelverket på varuområdet är att det kan bli fråga om en överreglering som innebär ökade kostnader både för enskilda aktörer och för staten. Till detta kan läggas att det både inom EU och i Regeringskansliet pågår en översyn av det

---

<sup>90</sup> SOU 2017:69 Marknadskontrollmyndigheter – befogenheter och sanktionsmöjligheter s. 9.

horisontella regelverket rörande marknads kontroll av produkter (jfr SOU 2017:69 Marknads kontrollmyndigheter – befogenheter och sanktionsmöjligheter). Mot bakgrund härav bör i detta skede inte föreslås ytterligare reglering av marknads kontroll än vad som uttryckligt framgår av direktiv (EU) 2016/797 (artikel 11 och 16), vilket i det väsentliga överensstämmer med vad som gäller enligt nuvarande bestämmelse i järnvägs lagen. Den övergripande utgångspunkten i direktivet är att medlemsstaterna inte får förbjuda, begränsa eller förhindra att driftskompatibilitetskomponenter eller delsystem släpps ut på marknaden för användning i unionens järnvägssystem om komponenterna eller delsystemen uppfyller reglerna i direktivet (artikel 8.2 och 12).

Om emellertid medlemsstaten konstaterar att en driftkompatibilitetskomponent som har släppts ut på marknaden och används på avsett sätt ”troligen inte uppfyller de väsentliga kraven”, ska medlemsstaten vidta alla nödvändiga åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess användning, dra tillbaka den från marknaden eller återkalla den (artikel 11.1). Medlemsstaten ska i händelse av ett sådant ingripande genast underrätta EU-kommissionen, ERA och övriga medlemsstater om de åtgärder som vidtagits och ange skälen till dessa. För delsystem gäller i stället enligt artikel 16.1 att om medlemsstaten konstaterar att ett delsystem för vilket en EG-kontrollförklaring utfärdats inte till alla delar uppfyller de krav som framgår av direktivet, i synnerhet i fråga om de väsentliga kraven, får den begära att kompletterande kontroller genomförs. Även beträffande kontroller av delsystem åläggs medlemsstaten att informera EU-kommissionen och redovisa skälen. Uppgiften att utföra denna marknads kontroll bör även fortsättningsvis åvila tillsynsmyndigheten. Nuvarande bestämmelse i 8 kap. 7 § järnvägs lagen (2004:519) bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen med det begränsade tillägget att kompletterande kontroller av delsystem får begäras av tillsynsmyndigheten för att kontrollera överensstämmelse inte enbart med de väsentliga kraven utan även med tillämpliga TSD:er och nationella regler. Direktivets bestämmelser om informationsskyldighet m.m. vid ingripanden bör genomföras i förordning. Ett bemyndigande som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter bör därför föras in i järnvägstekniklagen.

## 18.12 Register

### 18.12.1 Fordonsregister

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om fordonsregister flyttas över till järnvägstekniklagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordonsregistret och om rapporteringskrav till detta.

#### Skälen för förslaget

Fordonsregister regleras i artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Avsikten är att det på sikt ska inrättas ett gemensamt europeiskt fordonsregister som ska omfatta nuvarande nationella register. Syftet är att minska administrativa bördor och kostnader för både medlemsstaterna och andra berörda aktörer genom att ge alla som använder registret tillgång till ett harmoniserat gränssnitt för registrering och datahantering. EU-kommissionen ska senast den 16 juni 2018 i en genomförandeakt anta tekniska och funktionella specifikationer för det nya registret som ska vara i drift senast den 16 juni 2021.

Fram till dess att det europeiska registret är på plats ska dock medlemsstaterna fortsätta att föra sina nationella register. Enligt 8 kap. 8 a § järnvägslagen (2004:519) för tillsynsmyndigheten register över fordon. Fordonsinnehavaren åläggs att till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret. Bestämmelsen bör flyttas över till nya järnvägstekniklagen tillsammans med ett föreskriftsbemyndigande som möjliggör för närmare reglering på lägre föreskriftsnivå än lag. Av dessa föreskrifter bör bl.a. framgå vilka uppgifter fordonsinnehavaren ska lämna om fordonet.

Av direktivet framgår att fordonsregistret (åtminstone) ska innehålla uppgifter om det europeiska fordonsnumret, hänvisningar till

EG-kontrollförklaringen och det organ som utfärdat denna, hänvisningar till det europeiska registret över godkända fordonstyper, uppgifter om fordonets ägare och fordonsinnehavare, begränsningar i villkoren för fordonets användning samt hänvisning till den enhet som ansvarar för underhållet av fordonet (artikel 47.3). Enligt artikel 47.2 kommer EU-kommissionen också i en genomförandeakt fastställa specifikationer för de nationella registren med avseende på innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt, arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning och läsning av data.

Enligt artikel 47.1 c ska fordonsregistret vara tillgängligt för nationella säkerhetsmyndigheter, regleringsorgan enligt artikel 55 i direktiv 2012/34/EU, ERA, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare samt personer som registrerar fordon eller förekommer i registret. I Sverige omfattas registret av offentlighetsprincipen vilket betyder att envar har rätt att få ut uppgifter ur detta om uppgiften inte omfattas av sekretess. Skyldigheten för tillsynsmyndigheten att lämna ut uppgifter enligt offentlighetsprincipen omfattar dock inte utländska myndigheter. En särskild bestämmelse om dessa myndigheters rätt att ta del av uppgifter ur registret har därför ansetts erforderlig (prop. 2010/11:160 s. 91). Dessa myndigheter bör också ha rätt att ta del av uppgifter även om de skulle anses omfattas av sekretess. Nuvarande 8 kap. 8 a § tredje stycket järnvägslagen bör därför föras över till nya järnvägstekniklagen. Det betyder att tillsynsmyndigheten, även om sekretess skulle anses föreligga, ska lämna uppgifter ur registret på begäran av Statens haverikommission, en nationell säkerhetsmyndighet, ett olycksutredande organ eller ett regleringsorgan i ett annat land inom EES eller i Schweiz, samt till ERA.

### 18.12.2 Rapporteringsskyldighet till fordonsregistret enligt lagen om nationella järnvägssystem

**Förslag:** Fordonsinnehavaren ska till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret över fordon enligt järnvägstekniklagen samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om rapporteringsskyldighet för fordonsinnehavare till registret över fordon enligt järnvägstekniklagen.

#### Skälen för förslaget

Som behandlas i avsnitt 14.4 föreslås i likhet med regleringen av fordonsregistrering i järnvägstekniklagen att även fordon som används inom tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem, som huvudregel ska registreras i det nationella fordonsregistret. Fordonsinnehavaren ska därför åläggas en skyldighet att till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra registret samt anmäla förändringar som kräver ändringar i registret. En sådan rapporteringsskyldighet är nödvändig för att registret ska kunna hållas aktuellt. En motsvarande rapporteringsskyldighet finns i dag i 8 kap. 8 a § andra stycket järnvägslagen, enligt vilken den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen till tillsynsmyndigheten ska lämna de uppgifter som behövs för att föra ett register över järnvägsfordon samt anmäla förändringar i verksamheten som kan kräva ändringar i registret. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om rapporteringsskyldighet för fordonsinnehavare till registret över fordon.

### 18.12.3 Infrastrukturregister

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om infrastrukturregister flyttas med viss justering över till järnvägstekniklagen. I järnvägstekniklagen ska anges att registret ska föras av den myndighet som regeringen bestämmer och inte som i dag av tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om infrastrukturregister och om rapporteringsskyldighet till detta.

**Bedömning:** Trafikverket bör åläggas att föra och offentliggöra infrastrukturregistret.

### Skälen för förslaget och bedömningen

Enligt artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797 ska medlemsstaterna se till att det förs och offentliggörs ett register över infrastruktur med uppgifter om järnvägsnätets tekniska egenskaper (parametrar) för varje del av delsystemen och i enlighet med tillämplig TSD. När ett fordon ska godkännas för ett visst område för användning ska fordonets kompatibilitet med järnvägsnätet bedömas med utgångspunkt från de uppgifter som framgår av registret, vilket naturligtvis gör det extra angeläget att det är korrekta uppgifter som förs in i registret och att dessa uppdateras kontinuerligt. I registret får också fastställas villkor för användning av fasta installationer och andra begränsningar i användningen av infrastrukturen. EU-kommissionen kommer att i en genomförandeakt fastställa gemensamma specifikationer för registret vad gäller innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftssätt samt regler för inmatning och läsning av data. Medlemsstaterna åläggs att se till att infrastrukturregistret uppdateras i enlighet med vad som följer av genomförandeakten.

Enligt nuvarande ordning åläggs tillsynsmyndigheten enligt 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) att föra och ge offentlighet åt ett register över järnvägsinfrastruktur. Bedömningen har nu gjorts att det är lämpligare att uppgiften flyttas över till Trafikverket som i egenskap av infrastrukturförvaltare för det statliga järnvägsnätet har direkt tillgång till stora delar av aktuella uppgifter och därmed bättre

förutsättningar att ansvara för registerhållningen. Uppgiften att meddela föreskrifter om registret och att utöva tillsyn över detta bör dock läggas på tillsynsmyndigheten. Vilken myndighet som ansvarar för registret bör dock inte slås fast i lag utan hållas öppet och beslutas av regeringen genom förordning. Det betyder sammanfattningsvis att det i järnvägstekniklagen bör föras in en bestämmelse av innebörden att den myndighet som regeringen bestämmer ska föra och offentliggöra ett register över järnvägsinfrastruktur. Övriga infrastrukturförvaltare i landet ska till denna myndighet lämna de uppgifter som behövs för att föra ett sådant register samt anmäla förändringar i verksamheten eller järnvägsinfrastrukturen som kräver ändringar i registret. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om infrastrukturregistret och om rapporteringsskyldighet till registret.

## 18.13 Prövning av tvister enligt järnvägsmarknadslagen

**Förslag:** Ett järnvägsföretag eller någon annan sökande får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör står i överensstämmelse med bestämmelserna i järnvägsmarknadslagen eller med föreskrifter som meddelats i anslutning till järnvägsmarknadslagen eller med vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

Tillsynsmyndigheten ska inom en månad begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna.

Tillsynsmyndigheten ska så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet ska meddelas senast inom sex veckor från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst bedöms att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören ska tilldela den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten.

Möjligheten för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i ett trafikeringsavtal förs inte över från järnvägslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om prövning av tvister.

### Skälen förslaget

#### *Nuvarande ordning*

I järnvägslagen finns bestämmelser om att järnvägsföretag och andra sökande kan till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantörs beslut i enlighet med denna lag står i överensstämmelse med 5, 6 och 7 kap. (8 kap. 9 §).

Enligt artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU ska regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen) ansvara för ett tvistlösningsförfarande.



En sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på annat sätt kränkt ska kunna klaga till regleringsorganet. Tvisterna ska kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, dvs. frågor som regleras i 5, 6 och 7 kap i järnvägslagen. Tvisterna ska gälla beslut som en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör fattat, i frågor som regleras i 5, 6 eller 7 kap. eller föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser (8 kap. 9 § första stycket).

Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i tvisten inom sex veckor från det att ärendet är komplett (8 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen), vilket överensstämmer med artikel 56.9.

Om parterna inte kan komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal får tillsynsmyndigheten på begäran av en av parterna fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkoren, som ska gälla för trafiken (8 kap. 9 § tredje stycket).

För att tillförsäkra ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande tillträde för järnvägsföretag till järnvägstjänster kan beslut om tillträde till grundläggande tjänster, inklusive tillträdet till anläggningarna de produceras i, även prövas av tillsynsmyndigheten (8 kap. 9 § fjärde stycket). Om intressekonflikter uppstår och en sökande anser sig diskriminerad av tjänsteleverantörens beslut får den sökande enligt artikel 13.5 i direktivet rikta klagomål till regleringsorganet. Tillsynsmyndigheten ska vid behov, dvs. om det visar sig finnas fog för klagomålet, se till att en lämplig del av kapaciteten tilldelas den sökande. Sådana intressekonflikter kan uppkomma av olika skäl. Det vanligaste får antas vara att det helt enkelt är ont om plats i, eller i anslutningar till, vissa tjänsteanläggningar. Det gäller kanske i synnerhet anläggningar i storstadsområdena eller när det gäller särskilt belastade sträckor utmed järnvägsnätet. Eftersom tjänsteleverantörer visserligen ska sträva efter och så långt möjligt tillgodose den totala efterfrågan på tjänster men det samtidigt inte ställs krav på att tjänsteleverantörer i detta syfte måste investera i ny kapacitet, kommer samtliga ansökningar av naturliga skäl inte kunna tillgodoses. Den prövning som ska göras handlar därför om att undersöka huruvida den sökande har blivit behandlad såsom direktivet föreskriver (9 kap. 1 §) och om därmed avslaget går att motivera utifrån sakliga skäl. Om det vid prövningen av en tvist om tillträde till en grundläggande tjänst, görs bedömningen att inget praktiskt möjligt alternativ till tjänsten finns tillgängligt och att det

är möjligt att tilldela tjänstekapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören tilldelar den sökande lämplig del av tjänstekapaciteten. Det är således tjänsteleverantören själv som därefter måste rätta sig efter beslutet genom att tilldela den sökande viss del av tjänstekapaciteten och göra den omplanering av fördelning av tjänstekapaciteten som krävs för att följa tillsynsmyndighetens beslut. I likhet med vad som gäller i motsvarande tvistsituation vid fördelning av kapacitet på järnvägsnätet, bör inte tillsynsmyndigheten på egen hand göra direkta ändringar i tjänsteleverantörens fördelning av tjänstekapacitet.

### *Föreslagen ordning*

Bestämmelserna i 8 kap. 9 § andra och fjärde stycket järnvägslagen förs helt oförändrade över till järnvägsmarknadslagen (10 kap. 9 §).

Även 8 kap. 9 § första stycket förs med viss justering över till järnvägsmarknadslagen. Eftersom det bakomliggande regelverket som kan bli föremål för tvist ändras och utökas, ändras och utökas dock även de förhållanden som kan komma att bli föremål för prövning enligt bestämmelsen. Tvisterna ska enligt artikel 56.1 i direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning, inklusive innehåll i järnvägsvägsnätsbeskrivning, och avgiftsuttag. Genom ändringsdirektivet (EU) 2016/2370 utökas också denna lista med frågor som rör trafikledning, planering av modernisering eller oplanerat underhållsarbete samt efterlevnaden av kraven enligt artiklarna 2.13 och 7–7d. Det innebär att de beslut som kan komma i fråga för tvistlösning gäller den marknadsreglering som samlats i 4–9 kap. järnvägsmarknadslagen. Det innebär i sin tur att beslut som rör licenser (2 kap.) och redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.) inte kan bli föremål för prövning av tvist.

Prövning av tvist bör som det anges i artikel 56.1 främst handla om beslut som fattats av infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantörer. Det bedöms därför tillräckligt att, i likhet med vad som gäller i dag, möjligheten att hänskjuta en tvist begränsas till beslut som fattas av en infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör. För det fall att en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag agerar på

ett sätt som strider mot lagen finns dock alltid möjligheten för järnvägsföretaget eller en annan sökande att informera tillsynsmyndigheten om detta som kan välja att utföra en tillsyn mot den enheten.

I bestämmelsen bör anges att prövningen ska omfatta frågan om det beslut som är föremål för prövningen är förenligt med tillämpliga bestämmelser i 4–9 kap. eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel eller vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Detta innebär en utvidgning i förhållande till regleringen enligt järnvägslagen, enligt vilken prövningen endast omfattar bestämmelser i lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Eftersom EU-kommissionen har meddelat genomförandeakter och delegerade akter med stöd av direktiv 2012/34/EU bör dock en även prövning av tvist, i likhet med vad som gäller för tillsynen i järnvägsmarknadslagen, kunna omfatta direkt tillämpliga EU-rättsakter. I järnvägsmarknadslagen föreslås även en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten inom en månad, från det att en begäran om tvist lämnats in, ska begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna. Denna skyldighet framgår av artikel 56.9 i direktivet, men har inte tidigare förts in i järnvägslagen. I förvaltningslagen (2017:900) finns allmänna bestämmelser om myndigheters ärendehantering, som inte överensstämmer med skyldigheterna i artikel 56.9. En särskild bestämmelse angående tidsgräns för när tillsynsmyndigheten ska begära in relevant information och inleda samråd med parterna bör därför föras in i järnvägsmarknadslagen.

Enligt järnvägslagen finns för närvarande en möjlighet för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i ett trafikeringsvillkor (8 kap. 9 § tredje stycket). Denna rätt förs inte över till järnvägsmarknadslagen. Bestämmelsen i järnvägslagen saknar motsvarighet i direktiv 2012/34/EU. När järnvägslagen tillkom motiverades denna möjlighet med att tillsynsmyndigheten skulle, i likhet med vad som då gällde för Tågtrafikledningen, ha rätt att fastställa villkoren i ett trafikeringsavtal, om parterna inte kom överens (prop. 2003/04:123 s. 151). Sedan järnvägslagen tillkom har endast ett sådant ärende hanterats av tillsynsmyndigheten och det var 2004 (beslut av dåvarande Järnvägsstyrelsen med beteckning 2004-873). Sedan dess har villkoren i trafikeringsavtalen än mer standardiserats och det bedöms inte längre finnas samma behov av att tillsynsmyndigheten ska kunna fastställa villkoren. Eftersom det inte är ett krav i

direktivet föreslås att möjligheten för tillsynsmyndigheten att fastställa villkoren i trafikeringsavtal inte förs över från järnvägslagen till järnvägsmarknadslagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om prövning av tvister.

## 18.14 Samarbetsavtal enligt järnvägsmarknadslagen

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtal. Myndigheten får lämna rekommendationer om att ett avtal borde ändras eller upphävas.

### Skälen för förslaget

En infrastrukturförvaltare får enligt artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag om det sker på ett icke-diskriminerande sätt. Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå samarbetsavtal med ett järnvägsföretag, ska även andra järnvägsföretag tillåtas att ingå sådana avtal med förvaltaren. Enligt artikeln ska samarbetsavtal också ingås under överinseende av regleringsorganet. I artikel 7c.4 andra stycket i anges vidare att regleringsorganet ska övervaka tillämpningen av sådana avtal och får i motiverade fall ge råd om att de ska upphävas. Det bedöms därför inte vara meningen att samarbetsavtalen är något som regleringsorganet ska utöva tillsyn över i enlighet med bestämmelserna i artikel 56 i direktivet.

För att genomföra artikeln föreslås att det i järnvägsmarknadslagen (4 kap. 10 §) införs en bestämmelse om samarbetsavtal. I anslutning till den nya bestämmelsen bör också en särskild bestämmelse om övervakning införas i tillsynskapitlet. Parterna ska också, utan uppmaning, bereda tillsynsmyndigheten full insyn i utkastet till avtal. Om en infrastrukturförvaltare ingår samarbetsavtal med järnvägsföretag ska tillsynsmyndigheten övervaka tillämpningen av detta. Om tillsynsmyndigheten finner det nödvändigt får myndigheten lämna rekommendationer om att samarbetsavtalet borde ändras eller upphävas. Samarbetsavtalen bör dock inte omfattas av

tillsynsmyndighetens övriga tillsyn enligt 10 kap. 1 § och myndigheten ska inte kunna besluta förelägganden enligt 6 § vad gäller sådana avtal.

### 18.15 Bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter

**Förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt järnvägsmarknadslagen, enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till den lagen och enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 eller, avseende de två sistnämnda direktiven, med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv. Bestämmelsen om avgifter på grund av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter saknas i lagen om nationella järnvägssystem.

I järnvägsmarknadslagen införs härutöver ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

#### Skälen för förslaget

Tillsynsmyndighetens (Transportstyrelsens) verksamhet är avgiftsfinansierad sedan den 1 januari 2011. Det finns i dag ett bemyndigande i järnvägslagen att meddela föreskrifter om avgifter (8 kap. 11 §). För överväganden vid införandet av 8 kap. 11 § järnvägslagen, se prop. 2010/11:30 s. 67–68 och s. 92–94.

Vid överförandet av bemyndigandet till de nya lagarna bör anges att bemyndigandet även avser avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 eller, avseende de två sistnämnda

direktiven, med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av dessa direktiv. Avgiftsbemyndigandet bör införas i järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och, med undantag för de direkt tillämpliga EU-rättsakterna, även i lagen om nationella järnvägssystem. Bemyndigandet bör som utgångspunkt vara likalydande i de fyra lagarna, även om det för närvarande inte finns skäl att nyttja bemyndigandet till fullo för samtliga lagar. Det finns t.ex. för närvarande inget behov av att kunna meddela föreskrifter om avgifter för registrering enligt järnvägsmarknadslagen. För att regleringen ska vara flexibel och kunna hantera ett framtida behov av föreskrifter, exempelvis på grund av direkt tillämpliga EU-rättsakter, föreslås emellertid detta vida avgiftsbemyndigande för samtliga lagar.

I järnvägsmarknadslagen bör härutöver införas ett bemyndigande när det gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik; detta eftersom tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av förordningen. Bemyndigandet avser endast avgifter för tillsyn eftersom det inte finns någon registreringsplikt eller ansökningsärenden/tillståndsärenden inom godskorridorområdet.

## 18.16 Tillsynsmyndighetens samarbetsavtal med ERA

**Bedömning:** Tillsynsmyndigheten ingår samarbetsavtal med Europeiska unionens järnvägsbyrå enligt artikel 76 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå. Genom avtal får tillsynsmyndigheten också komma överens med Europeiska unionens järnvägsbyrå om den ersättning som byrån ska betala till tillsynsmyndigheten för det arbete tillsynsmyndigheten utför i ärenden som hanteras av byrån.

## Skälen för förslaget

Enligt artikel 11.1 i direktiv (EU) 2016/798 ska byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna ingå samarbetsavtal i enlighet med artikel 76 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 16 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå när det gäller tillämpningen av artikel 10.5 och 10.6 i direktivet. Artikel 10.5 och 10.6 i direktivet handlar om när byrån utfärdar gemensamt säkerhetsintyg. Samarbetsavtalen ska vara specifika avtal eller ramavtal och inbegripa en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. De ska innehålla en detaljerad beskrivning av uppgifter och villkor med avseende på de åsyftade resultaten, tidsscheman för uppnåendet av dessa samt en fördelning av de avgifter som sökanden ska betala. Enligt artikel 11.2 i direktivet får samarbetsavtalen också inbegripa specifika samarbetsavtal i fallet med nät som av geografiska eller historiska skäl kräver särskild sakkunskap. Motsvarande reglering rörande samarbetsavtal gäller även för den nationella säkerhetsmyndighetens samarbete med ERA vad gäller fordonsgodkännanden. Enligt artikel 21.14 i direktiv (EU) 2016/797 ska vid tillämpning av artikel 21.5 och 21.6 i direktivet myndigheterna reglera samarbetet genom sådant avtal.

Tillsynsmyndigheten och ERA ska alltså ingå samarbetsavtal. Eftersom kravet på avtal framgår av direkt tillämplig EU-förordning behövs inte något särskilt bemyndigande för att tillsynsmyndigheten ska kunna ingå avtalet. Att det är tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) som fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet framgår av föreslagna 1 kap. 9 § järnvägstekniklagen respektive 1 kap. 6 § järnvägssäkerhetslagen.





# 19 Ordning, sanktionsavgifter och straff

## 19.1 Ordningsbestämmelser

**Förslag:** Järnvägslagens ordningsbestämmelser förs över till den nya järnvägssäkerhetslagen (5 kap.) och den nya lagen om nationella järnvägssystem (6 kap.).

### Skälen för förslaget

I 9 kap. järnvägslagen (2004:519) finns fyra paragrafer under rubriken "Ordning". Enligt 9 kap. 1 § järnvägslagen får inte någon utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet för järnväg (s.k. spårspring) utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Enligt 9 kap. 2 § järnvägslagen får inte alkoholdrycker förtäras inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Med alkoholdrycker förstås sådana drycker som avses i 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622). Enligt 9 kap. 3 § järnvägslagen får en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, ska Polismyndigheten omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock

längst sex timmar. En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §. Enligt 9 kap. 4 § järnvägslagen får befattningshavaren, för att verkställa en åtgärd enligt 3 §, inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 1990/91:1 s. 41–43 och s. 55 samt prop. 2003/04:123 s. 152 och s. 200–202. Bestämmelserna överförs, förutom några smärre språkliga justeringar, till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

I järnvägssäkerhetslagen avses med ”järnvägssystem” den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797. I lagen om nationella järnvägssystem definieras ”järnvägssystem” som järnvägsinfrastruktur och fordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Ordningbestämmelserna har en nära koppling till reglerna om utövandet av verksamhet vid järnväg. Därför förefaller det naturligt att föra in bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem i stället för i järnvägsmarknadslagen och järnvägstekniklagen.

## 19.2 Sanktionsavgifter

### 19.2.1 Byte av sanktion – från böter eller fängelse till sanktionsavgift

**Förslag:** Flertalet straffbestämmelser i järnvägslagen ersätts med bestämmelser om sanktionsavgifter och förs in i järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

#### Skälen för förslaget

Det kan konstateras att direktiv (EU) 2016/797 (driftskompatibilitet) och direktiv (EU) 2016/798 (säkerhet) skiljer sig åt vad

gäller medlemsstaternas skyldighet att införa sanktioner för överträdelse av nationella regler som genomför direktiven. I direktiv (EU) 2016/797 saknas bestämmelser om sanktioner, medan sådana bestämmelser återfinns i artikel 30 i direktiv (EU) 2016/798. Detsamma gällde i de direktiv som ersatts av dessa direktiv och som införlivats i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519). Även om en skyldighet att införa sanktioner inte finns uttryckligt intagen i ett direktiv föreligger en allmän skyldighet för medlemsstaterna enligt principen om lojalt samarbete i artikel 4.3 i fördraget om Europeiska unionen att vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter fullgörs som följer av fördraget eller av unionens institutioners akter. Något hinder mot att införa sanktioner som inte uttryckligt krävs i direktivet föreligger således inte. Utgångspunkten är därför att de regelöverträdelse som enligt järnvägslagen bedömts vara av så allvarlig art att de ska vara straffsanktionerade även fortsatt bör vara förenade med sanktioner, om det inte framkommer tyngre vägande skäl mot detta.

Enligt 10 kap. 1 § järnvägslagen är gärningar som avser allvarligare brister i regelefterlevnaden hänförliga till förhållanden som regleras i båda direktiven straffsanktionerade. Det betyder att till böter eller fängelse i högst ett år döms (1) den som av uppsåt eller oaktsamhet utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig, (2) av uppsåt eller grov oaktsamhet anlitar någon som inte uppfyller krav på säkerhet vad gäller personal eller använder materiel som inte uppfyller krav på säkerhet, (3) av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av lagen, eller (4) i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt lagen. Enligt 10 kap. 1 a § järnvägslagen ska den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten dömas till böter. I motiven till införandet av straffbestämmelserna (prop. 2003/04:123 s. 153) framförs argument varför regelefterlevnaden på järnvägsområdet är av sådan vikt att överträdelse bör medföra straffansvar. Det anges att järnvägen är ett utpräglat masstransportmedel och att i ett enda tåg kan transporteras ett stort antal passagerare och stora mängder gods, ofta i betydande hastigheter. Möjligheten för järnvägen att hävda sig gentemot andra transportslag är också, särskilt beträffande persontransporter, till stor del beroende av att järnvägen uppfattas som ett säkert transportmedel. Dessa argument är fortsatt giltiga. Så även

om det inte uppställs krav på införande av sanktioner i direktiv (EU) 2016/797 görs mot bakgrund härav bedömningen att de aktuella bestämmelserna är av sådan vikt att de även fortsatt bör vara för-  
enade med möjligheter till sanktioner. Fråga är dock om ett straff-  
rättsligt ansvar alltså kan anses vara effektivast för att upprätthålla  
regelefterlevnad. Nuvarande straffbestämmelser i järnvägslagen är  
överflyttade från gamla järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) och har  
enligt uppgift aldrig tillämpats. Det kan ha flera orsaker – antingen  
att regelefterlevnaden är god, och/eller att straffbestämmelser är  
svåra att tillämpa när det som här är fråga om överträdelser som sker  
i näringsverksamhet. Det pågår sedan förhållandevis lång tid tillbaka  
av bland annat effektivitetsskäl en utveckling mot att växla  
sanktioner från straffbestämmelser till sanktionsavgifter i för-  
valtningsrättsliga stödkriminaliseringar som riktar sig till närings-  
verksamheter (se t.ex. SOU 2013:38 Vad bör straffas?). Sanktions-  
avgifter riktade mot företagen har visat sig effektivare för att uppnå  
regelefterlevnad och därmed också en utjämning av konkurrensför-  
hållandena. Regeringen har också i flera lagstiftningsärenden tagit  
ställning till frågan om huruvida efterlevnaden av bestämmelser ska  
sanktioneras genom straff eller sanktionsavgifter (se t.ex. prop.  
1994/95:123 Ny marknadsföringslag, s. 100 f. och prop. 2003/04:121  
Ny produktsäkerhetslag, s. 152 f.).

Redan i dag är straffbestämmelserna i järnvägslagen subsidiära i  
förhållande till bestämmelserna i brottsbalken (jfr. prop.  
2003/04:123 s. 153 f). Även med en växling från straffbestämmelser  
till sanktionsavgifter kvarstår således möjligheter att utkräva straff-  
rättsligt ansvar i de fall gärningen är straffbar enligt brottsbalken.  
Om straffrättsligt ansvar utkrävs bör dock inte sanktionsavgifter få  
tas ut för samma gärning.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att det i samband med nu  
föreslagna omarbetning av järnvägslagstiftningen är lämpligt att  
effektivera sanktionssystemet genom att i flertalet fall (se dock  
avsnitt 19.3) övergå från straffrättsliga sanktioner till administrativa  
sanktionsavgifter. Det kan antas att administrativa sanktioner som  
påföljd har mer effektiv verkan än straff när det som här gäller över-  
trädelser som begås inom ramen för en juridisk person. Det är ofta  
svårt att peka ut en fysisk person som uppfyller de objektiva och  
subjektiva rekvisiten för brott och därför svårt att fälla för ansvar.  
Vid användandet av administrativ sanktion kan sanktionen istället

riktas direkt mot den juridiska personen utan att peka ut någon fysisk person. Syftet med sanktionsväxlingen som föreslås är att åtgärden ska bli en effektivare påföljd som bidrar till att företagen avhåller sig från överträdelse av bestämmelserna.

### 19.2.2 Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får besluta om sanktionsavgift.

Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen skett.

Det ska inte beslutas om sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömmande av vitet. Sanktionsavgift får inte heller beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat strafföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse.

Sanktionsavgift får tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Regeringen får meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas.

### Skälen för förslaget

#### *Allmänna förutsättningar för sanktionsavgift*

Regeringen tog redan i början av 1980-talet upp frågan om användandet av administrativa sanktioner. I förarbetena till bestämmelsen om förverkande i 36 kap. 4 § brottsbalken (prop. 1981/82:142 s. 21 f.), som i huvudsak handlade om ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet, behandlade regeringen frågan om när sanktionsavgifter bör användas och hur de bör vara utformade för att uppfylla rimliga krav på effektivitet och rätts-säkerhet. De riktlinjer som regeringen uppställde behandlades av justitieutskottet och antogs av riksdagen (bet. 1981/82:JuU53, rskr.

1981/82:328). Riktlinjerna tillämpas fortfarande och regeringen har i flera lagstiftningsärenden hänvisat till dessa.<sup>91</sup> I riktlinjerna anges att beroende på det aktuella rättsområdets natur, bör det prövas om uppsåt eller oaktsamhet ska förutsättas för avgiftsskyldighet eller om denna skyldighet ska bygga på strikt ansvar. För att en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbar från rättssäkerhets-synpunkt bör det förutsättas att det finns stöd för en presumtion att överträdelse på området inte kan ske på annat sätt än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet. Vidare anges att det i vissa fall kan överlåtas till administrativa myndigheter att besluta om avgift, medan det i andra fall är lämpligare att överlåta prövningen till domstol. Det gäller främst när avgiftsskyldigheten beror på om överträdelsen skett av uppsåt eller oaktsamhet och när reglerna är utformade på sådant sätt att det finns utrymme för betydande skönsmässiga bedömningar. Överträdelse av här aktuella bestämmelser på järnvägsområdet torde så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida varför ett strikt ansvar kan vara försvarbart. Troligtvis skulle också en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll s.k. subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet. Bedömningen görs att ansvaret i här aktuella fall bör vara strikt och att det därmed är effektivast och lämpligast att tillsynsmyndigheten, och inte domstol, ges uppgiften att i besluta om att påföra sanktionsavgift. Detta ligger också i linje med vad som numera normalt gäller för beslut om sanktionsavgift. Lagrådet har till och med ansett att ett särskilt angivande av detta i lagen kan riskera att leda till osäkerhet om vad som gäller i de fall någon särskild angivelse inte finns.<sup>92</sup> Att sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet bör därför inte anges i lagen.

Besluten bör i likhet med övriga beslut som fattas av tillsynsmyndigheten i enskilda ärenden kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Mot bakgrund av de ingripande följder som uppkommer genom beslut att påföra en sanktionsavgift och för att i detta sammanhang säkerställa rimliga krav på rättssäkerhet bör tillsynsmyndigheten få besluta att ta ut sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut. Underrättelsen ska ha delgetts inom

---

<sup>91</sup> Se t.ex. prop. 2015/16:118.

<sup>92</sup> Jfr Lagrådets yttrande över Ny lag om ekologisk produktion från den 28 november 2012.

fem år från det att överträdelsen skett. Myndigheten bör även ha rätt att i enskilt fall besluta att inte ta ut en sanktionsavgift om regelbrottet bedöms ursäktligt eller om det på grund av annat skäl skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift (se avsnitt 19.2.3). Vidare måste säkerställas att dubbla förfaranden och sanktioner för en och samma gärning inte förekommer. Enligt artikel 4 i sjunde tilläggsprotokollet i Europakonventionen får ingen lagföras eller straffas på nytt för ett brott för vilket han redan blivit slutligt frikänd eller dömd (såvida det inte föreligger nya bevis eller omständigheter eller grovt fel har begåtts i tidigare förfarandet som kan ha påverkat utgången och lagen medger att målet tas upp på nytt). Svensk praxis går ännu längre. Enligt Högsta domstolens bedömning i NJA 2013 s. 502 och NJA 2015 s. 663 utgör inte bara ett slutligt avgörande hinder mot ett andra förfarande utan även en pågående prövning. Det innebär att den avgörande tidpunkten för när ett hinder mot ett andra förfarande beträffande samma gärning eller överträdelse uppkommer får anses föreligga när det inleds en domstolsprocess angående frågan om utdömande av vite. Det bör därför införas en bestämmelse av innebörden att sanktionsavgift inte får beslutas för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Sanktionsavgift bör inte heller få beslutas för en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion har ådömts enligt annan författning eller överträdelsen omfattas av ett väckt åtal, ett utfärdat straffföreläggande eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt annan författning. Principen om förbud mot dubbla förfaranden hindrar dock inte att sanktionsavgift beslutas för en överträdelse för vilken åklagare har beslutat att inte inleda förundersökning eller överträdelsen på annat sätt inte längre är föremål för utredning om brott och inte har prövats slutligt.

*Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgiftens belopp*

Enligt 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen ska föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller skyldigheter för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Av 8 kap. 3 § första stycket regeringsformen följer dock att riksdagen

kan bemyndiga regeringen att meddela sådana föreskrifter. Föreskrifterna får dock bl.a. inte avse annan rättsverkan av brott än böter. Den föreslagna sanktionsväxlingen innebär en överflyttning från dagens straffbestämmelse i form av böter och fängelse till en ansvarsbestämmelse i form av sanktionsavgift. De överträdelser som föreslås sanktioneras med sanktionsavgift kommer således inte längre att vara belagda med straff enligt svensk rätt. Ett bemyndigande föreslås som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om ett beloppsspänn inom vilket sanktionsavgiften bör fastställas. En överträdelse kan självfallet vara mer eller mindre allvarlig. Ansvar för överträdelserna kan komma att åvila både fysiska och juridiska personer, som bedriver verksamhet i olika former, av varierande omfattning och under olika ekonomiska förutsättningar. Mot bakgrund av dylika faktorer är det lämpligt att beloppsbestämningen sker med utgångspunkt i överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och övriga relevanta omständigheter. Inom ramen för den sistnämnda kategorin kan beaktas t.ex. om det är fråga om en enstaka eller en upprepad överträdelse. Om det är fråga om en löpande överträdelse som eventuellt även skett under en längre tid får beaktas enbart sådana överträdelser som skett inom femårsfristen för delgivning av övervägande om sanktionsavgift. Tillsynsmyndighetens beloppsbestämning med utgångspunkt från regeringens kommande förslag borde kunna göras förhållandevis enkelt. Det är inte meningen att tillsynsmyndigheten ska vara skyldig att inlåta sig på någon mer ingående dialog med den avgiftsskyldige, eller bedriva något mer omfattande utredningsarbete att läggas till grund för beloppsbestämningen. Om den (potentiellt) avgiftsskyldige lämnar uppgifter efter att ha delgetts övervägande om att ta ut sanktionsavgift, som kan anses relevanta inom de bedömningsramar för beloppsbestämningen som regeringen föreslagit, kan tillsynsmyndigheten beakta dessa. I den utsträckning uppgifterna behöver verifieras kan så lämpligen ske genom enkla registerkontroller eller liknande. Det är följaktligen inte fråga om att tillsynsmyndigheten i någon större utsträckning ska göra några mer omfattande bedömningar i aktuellt hänseende. Sanktionsavgifter ska vara såväl förutsebara för enskilda som enkla för en myndighet att administrera. Sammanfattningsvis bör sanktionsavgift få tas ut med ett belopp som bestäms med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om



den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Regeringen bör i övrigt få meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas och till vilka belopp.

### 19.2.3 Befrielse från sanktionsavgift

**Förslag:** Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift, ska den som annars är skyldig betala sanktionsavgift helt eller delvis befrias från denna skyldighet. Detta ska gälla även om det inte har framställts något yrkande om befrielse.

#### Skälen för förslaget

Det förekommer fall då Europadomstolen vid prövning enligt Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen), funnit att ett förfarande rörande sanktionsavgift kan vara att jämställa med ett straffrättsligt förfarande. Om en sanktionsavgift i ett enskilt fall faktiskt är att jämställa med en brottsanklagelse får Europakonventionen särskilt stor betydelse eftersom artikel 6 om rätten till en rättvis rättegång innehåller garantier som måste vara uppfyllda i fråga om brottsanklagelser. Rätten till en rättvis rättegång tillkommer även juridiska personer.<sup>93</sup> Enligt artikel 6.2 Europakonventionen ska var och en som blivit anklagad för brott betraktas som oskyldig till dess hans skuld lagligen fastställts. Europadomstolen har med hänvisning till bestämmelsen i konventionen fastslagit att faktiska och rättsliga presumtioner inom straffrätten inte är förbjudna enligt konventionen men måste hållas inom rimliga gränser med hänsyn till vad som står på spel och med beaktande av den tilltalades rätt att försvara sig (se bl. a. Europadomstolens avgörande från den 7 oktober 1988 i målet *Salabiaku mot Frankrike*, 10519/83). När en anklagelse för brott i konventionens mening aktualiseras kan en sanktionsavgift inte utkrävas automatiskt när de objektiva rekvisiten är uppfyllda. Den enskilde måste alltså ha en möjlighet till någon

<sup>93</sup> Jfr t.ex. fallen *Credit and Industrial Bank mot Tjeckien*, dom den 21 oktober 2003 i mål 29010/95 och *Capital Bank AD mot Bulgarien*, dom den 24 november 2005 i mål 49429/99.

form av försvar som grundas på subjektiva förhållanden. Mot bakgrund av förpliktelserna som följer av artikel 6 i Europakonventionen och att det nu föreslås att ansvaret för överträdelse som kan utlösa sanktionsavgift görs strikt, bör det införas en regel om rätt till hel eller delvis befrielse från sanktionsavgift. Sådan befrielse bör kunna meddelas i fall då det i och för sig framstår som rimligt att ta ut sanktionsavgift men då överträdelsen framstår som ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle framstå som oskäligt att ta ut sanktionsavgift med fullt belopp. Befrielsegrunderna får bedömas med utgångspunkt i omständigheterna i det enskilda fallet. Fall i vilka befrielse kan tänkas bli aktuell är t.ex. när fråga är om rena engångsföreteelser som inte ger intryck av att vara särskilt förslagna eller kvalificerade och som inte har fått några uppenbara eller i vart fall inte avsevärda negativa konsekvenser. I detta sammanhang ska vidare tillses att sanktionsavgiften blir proportionell med beaktande av överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig vara befrielsegrundande, men inom ramen för befrielsegrunderna måste även subjektiva omständigheter kunna beaktas. På så sätt kan omständigheter såsom ursäktlig okunnighet eller missuppfattning om reglerna ändå komma att beaktas inom ramen för befrielse. Tillsynsmyndigheten bör inte åläggas skyldighet att göra någon mer ingående undersökning eller prövning av förekomsten av befrielsegrunder. Men om tillsynsmyndigheten får information som kan utgöra grund för befrielse ska denna information givetvis beaktas innan beslut fattas. Det bör av bestämmelsen också uttryckligt framgå att prövning av huruvida det finns förutsättningar för befrielse ska ske oavsett om det framställts något yrkande om detta eller inte.

#### 19.2.4 Beslut om sanktionsavgift

**Förslag:** Sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Sanktionsavgifter tillfaller staten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift vunnit laga kraft. En upplysning om detta ska tas in i beslutet. Om sanktionsavgiften inte betalas inom denna tid, ska även en dröjsmålsavgift tas ut enligt lagen om dröjsmålsavgift. Om sanktionsavgiften inte betalas inom denna tid, ska tillsynsmyndigheten begära indrivning av sanktionsavgiften och den dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket. Bestämmelser om indrivning finns i lagen om indrivning av statliga fordringar m.m. och i indrivningsförordningen. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

En sanktionsavgift faller bort i den utsträckning verkställighet inte har skett inom fem år från det att beslutet vann laga kraft.

#### Skälen för förslaget

Ett beslut om sanktionsavgift kommer att kunna fattas antingen av tillsynsmyndigheten eller, efter överklagande, genom dom av domstol. Ett beslut om påförande av sanktionsavgift kan bli mycket betungande och är av nästintill straffrättslig natur. Mot bakgrund härav framstår det inte som lämpligt att ett beslut eller dom om sanktionsavgift får verkställas innan det har vunnit laga kraft. Sanktionsavgiften bör betalas till tillsynsmyndigheten. Det kommer därmed att åligga tillsynsmyndigheten att bevaka när avgörandet om sanktionsavgift vunnit laga kraft och därefter att ombesörja inkassering av sanktionsavgiften och i förekommande fall påförande av dröjsmålsavgift, samt överlämnande för indrivning. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske. Lagens hänvisning till att obetalda avgifter ska lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar och indrivningsförordningen (1993:1229) säkerställer att den sistnämnda författningens bestämmelser om betalningsuppsmaning innan överlämnande beaktas, även då överlämnande formuleras som obligatoriskt. En sådan uppsmaning ska vidare innehålla information om dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift, som bör

få tas ut om sanktionsavgiften inte har betalats inom tvåmånadersfristen. Det vanliga är att sanktionsavgifter tillfaller det allmänna och oftast staten. Det finns i förevarande fall inte skäl att göra avsteg från detta. Mot bakgrund av sanktionsavgiftens ingripande karaktär och straffliknande drag är det också lämpligt att en påförd sanktionsavgift bortfaller i den utsträckning verkställighet inte skett inom fem år från det att beslut om sanktionsavgift vunnit laga kraft.

### 19.2.5 Överklagandebestämmelser m.m.

**Förslag:** Beslut om sanktionsavgift ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätt. Ett beslut om sanktionsavgift gäller inte förrän det har vunnit laga kraft.

#### Skälen för förslaget

I likhet med nuvarande bestämmelse i 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) bör beslut i enskilt fall som fattas av tillsynsmyndigheten kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det överensstämmer också med den allmänna bestämmelsen om överklagande av beslut i förvaltningsärenden enligt 40 § förvaltningslagen (2017:900). Det bör således även gälla de nu föreslagna besluten om påförande av sanktionsavgift. I likhet med vad som gäller för överklagande av övriga beslut enligt lagen bör krävas prövningstillstånd för överklagande till kammarrätt. Till skillnad från huvudregeln beträffande beslut enligt lagen bör dock beslut om påförande av sanktionsavgift inte gälla förrän det har vunnit laga kraft.

Vid prövning av sanktionsavgift i domstol gäller förvaltningsprocesslagen (1971:291). Enligt 9 § förvaltningsprocesslagen är huvudregeln skriftlig handläggning. I bestämmelsens andra stycke fastslås att muntlig förhandling om en viss fråga får ingå som en del i handläggningen, när så kan antas vara till fördel för utredningen eller främja ett snabbt avgörande av målet. I tredje stycket stadgas att muntlig förhandling ska hållas i kammarrätt och förvaltningsrätt om enskild som för talan i målet begär det, samt förhandlingen ej är obehövlig och ej heller särskilda skäl talar mot det. Fråga är hur detta

överensstämmer med rätten till en rättvis rättegång enligt artikel 6 i Europakonventionen. En domstol får enligt konventionen endast i undantagsfall avslå ett yrkande om muntlig förhandling i mål som rör enskilda rättigheter eller skyldigheter.<sup>94</sup> Det kan dock konstateras att Europakonventionen gäller som lag i Sverige och att därmed frågan huruvida muntlig förhandling bör hållas måste bedömas med beaktande av den rätt till domstolsprövning och krav på muntlig förhandling som följer av konventionen. Felaktig tillämpning av den aktuella bestämmelsen kan föranleda återförvisning eller beviljande av prövningstillstånd i kammarrätt. Någon särreglering av rätten till muntlig förhandling utöver vad 9 § förvaltningsprocesslagen stadgar är således inte erforderlig.

### 19.2.6 Sanktionsavgifter enligt järnvägstekniklagen

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som i verksamheten använder fasta installationer som inte har godkänts för att tas i bruk eller fordon som saknar godkännande för att släppas ut på marknaden. Sanktionsavgiften får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

#### Skälen för förslaget

Enligt 10 kap. 1 § p. 4 järnvägslagen (2004:519) ska den som av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Bestämmelserna om krav på godkännande av järnvägsmateriel flyttas nu över till järnvägstekniklagen. I 3 kap. behandlas godkännande av fasta installationer och i 4 kap. godkännande av fordon. Direktiv (EU) 2016/797 som behandlar godkännande av järnvägsmateriel innehåller i och för sig inte krav på att

---

<sup>94</sup> Muntlig förhandling i första instans får enligt Europadomstolens praxis (jfr t.ex. fallen *Fredin mot Sverige* (nr. 2), dom den 23 februari 1994 i mål 18928/91, *Salomonsson mot Sverige*, dom den 12 november 2002 i mål 38978/97, *Lundevall mot Sverige*, dom den 12 november 2002 i mål 38629/97 och *Döry mot Sverige*, dom den 12 november 2002 i mål 28394/95) inte vägras annat än om exceptionella omständigheter föreligger, t.ex. då alla faktiska omständigheter i målet är ostridiga och då de lagbestämmelser som domstolens avgörande ska grundas på är mycket klara och entydiga.

medlemsstaterna ska införa sanktioner för överträdelse av regler som införlivar direktivet i nationell lagstiftning. Detsamma har gällt enligt tidigare direktiv på området. Reglerna om godkännande av fasta installationer och fordon syftar till att säkerställa säkerheten i järnvägssystemet och konkurrens på lika villkor. Mot bakgrund av den betydelse regler om godkännande av järnvägsfordon och fasta installationer har för järnvägssäkerheten bör bestämmelserna även fortsättningsvis vara förenade med sanktioner. Som diskuterats ovan (avsnitt 19.2.1) föreligger dock skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i flertalet fall växla straff mot administrativa sanktionsavgifter. Sanktionsavgift kan generellt antas ha god styreffekt mot överträdelse som begås i näringsverksamhet, bl.a. mot bakgrund av att avgiften kan sättas till en sådan nivå att den blir avskräckande. En sanktionsavgift skulle därmed kunna vara mer handlingsdirigerande och mer effektiv än nuvarande sanktionsystem i form av böter eller fängelse i upp till ett år. Om dessutom reaktionen på det oönskade beteendet kan komma snabbare genom en administrativ sanktion i stället för om det straffrättsliga systemet används, kan styreffekten antas öka ytterligare. Vidare torde underlåtenhet att följa bestämmelserna om godkännande av järnvägsmateriel så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida varför ett strikt ansvar kan vara försvarbart. Troligtvis skulle en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet. Innan slutligt godkännande utfärdas av tillsynsmyndigheten eller av ERA finns för såväl fasta installationer som för fordon även möjligheter att bevilja s.k. tillfälliga godkännanden, vilket naturligtvis också räknas som godkännanden i detta avseende.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att det i samband med nu föreslagna omarbetning av järnvägslagstiftningen är lämpligt att i här aktuellt avseende, dvs. användning av fordon och fasta installationer som saknar godkännande, effektivisera sanktionssystemet genom att övergå från straffrättsliga sanktioner till administrativa sanktionsavgifter.

## 19.2.7 Sanktionsavgifter enligt järnvägssäkerhetslagen

**Förslag:** Nuvarande straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1 och 2 samt 10 kap. 3 § järnvägslagen ersätts med bestämmelser om sanktionsavgifter enligt följande.

Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

- utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar erforderlig försäkring eller annat likvärdigt arrangemang,

- i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den anlitas inte har genomgått erforderlig läkarundersökning, eller

- försummar sin rapporteringsskyldighet enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Sanktionsavgiften får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

### Skälen för förslaget

Av artikel 30 i direktiv (EU) 2016/798 framgår att medlemsstaterna ska fastställa regler för överträdelse av nationella regler som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Vidare ska sanktionerna vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Som ett led i genomförandet av artikel 30 i direktivet införs bestämmelser om sanktionsavgifter i järnvägssäkerhetslagen. Bestämmelserna motsvaras i dag av straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1–2 och 10 kap. 3 § järnvägslagen.

Sanktionsavgifterna avser bedrivande av tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd, anlitan av personal som inte anses lämplig för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter och bristande olycksrapportering. Trots att tillsynsmyndigheten har möjlighet att vidta andra åtgärder, exempelvis i form av företagsmöten och förelägganden, är uppfyllandet av krav på tillstånd, lämplig personal och rapporteringsskyldighet av så central betydelse för säkerheten att åsidosättande av kraven bör vara förenat med sanktioner utöver möjligheterna enligt järnvägssäkerhetslagens tillsynskapitel. Som

diskuterats ovan (avsnitt 19.2.1) föreligger skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i flertalet fall växla straff mot administrativa sanktionsavgifter. Vidare torde underlåtenhet att följa bestämmelserna om tillstånd för verksamheten, krav på personal och rapporteringsskyldighet så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida varför ett strikt ansvar kan vara försvarbart. Troligtvis skulle en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet.

I dag finns i järnvägslagen en straffbestämmelse om att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten döms till böter (10 kap. 1 a §). Bestämmelsen förs inte över till järnvägssäkerhetslagen, vare sig i form av straffbestämmelse eller bestämmelse om sanktionsavgift. Skälen är följande. Ett säkerhetsstyrningssystem, som har utformats för att trygga en säker verksamhet och som utvecklas jämsides med verksamheten, är en förutsättning för infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretags tillstånd. Det är i praktiken osannolikt att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag helt saknar säkerhetsstyrningssystem för verksamheten. Det som tillsynsmyndigheten främst kan ha synpunkter på är utformningen av och funktionen hos säkerhetsstyrningssystemet när det används i verksamheten. Infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget kan vara av en annan uppfattning än tillsynsmyndigheten om säkerhetsstyrningssystemets kvalitet. I de flesta fall är det inte vid en första anblick entydigt huruvida en överträdelse av bestämmelsen i 10 kap. 1 a § järnvägslagen har skett, utan en djupare analys av säkerhetsstyrningssystemet behöver ske i förhållande till de krav som ställs i lag, förordning, myndighetsföreskrifter och direkt tillämpliga EU-rättsakter. Därför förefaller det lämpligare att hantera frågan om bristfälliga säkerhetsstyrningssystem inom ramen för tillsynsbestämmelserna och inte inom ramen för bestämmelserna om sanktionsavgifter i järnvägssäkerhetslagen.

### *Bedrivande av tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd*

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 3 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen krävs, för att ett järnvägsföretag ska få bedriva verksamhet, ett



gemensamt säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Försäkringsskyddet kan dock tillgodoses genom licens enligt järnvägsmarknadslagen, jfr 3 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen i 3 kap. 11 § järnvägssäkerhetslagen krävs ett säkerhetstillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

För att sanktionsavgift ska bli aktuell krävs att den som bedriver verksamhet som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag saknar giltigt tillstånd överhuvudtaget eller att den verksamhet som bedrivs inte omfattas av ett befintligt tillstånd. Det kan handla om att ett järnvägsföretag utför trafik utanför det område för verksamheten som omfattas av det gemensamma säkerhetsintyget. I kravet på tillstånd ingår även, såvitt avser järnvägsföretag, krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag kan således avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift. Det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som närmare får föreskriva vilka krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som ska gälla.

#### *Anlitande av personal som inte anses lämplig för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter*

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen ska de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. I 2 kap. 13 § järnvägssäkerhetslagen ställs krav på läkarundersökning.

Sanktionsavgift ska enligt den föreslagna regleringen kunna påföras den som anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter och denne inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att den som anlitas inte har genomgått erforderlig läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt.

Krav gällande personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter kan även framgå av TSD (t.ex. TSD avseende delsystemet Drift och trafikledning). Om infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget inte ser till att de som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter uppfyller sådana krav, är detta dock inte förenat med möjlighet för tillsynsmyndigheten att ta ut sanktionsavgift.

### *Bristande olycksrapportering*

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 19 § järnvägssäkerhetslagen är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon, som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende. Vidare föreslås ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som nu sagts.

Sanktionsavgift ska enligt den föreslagna regleringen kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits.

### 19.2.8 Sanktionsavgifter enligt lagen om nationella järnvägssystem

**Förslag:** Nuvarande straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1, 2 och 4 samt 10 kap. 3 § järnvägslagen ersätts med bestämmelser om sanktionsavgifter enligt följande.

Tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av den som

– utan tillstånd bedriver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag, inklusive den som saknar erforderlig försäkring eller annat likvärdigt arrangemang,

– i verksamheten använder järnvägsinfrastruktur som inte har godkänts,

– i verksamheten använder fordon som inte har godkänts,

– i verksamheten anlitar någon som inte uppfyller kraven för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter, inklusive att den anlitas inte har genomgått erforderlig läkarundersökning, eller

– försummar sin rapporteringsskyldighet enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Sanktionsavgiften får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

#### Skälen för förslaget

De föreslagna bestämmelserna om sanktionsavgifter motsvaras i dag av straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1, 2 och 4 samt 10 kap. 3 § järnvägslagen. Sanktionsavgifterna avser bedrivande av tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd, användande av järnvägsinfrastruktur eller fordon som inte är godkända, anlitan av personal som inte anses lämplig för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter och bristande olycksrapportering. Trots att tillsynsmyndigheten har möjlighet att vidta andra åtgärder, exempelvis i form av företagsmöten och förelägganden, är uppfyllandet av krav på tillstånd, godkänd materiel, lämplig personal och rapporteringsskyldighet av så central betydelse för säkerheten att åsidosättande av kraven bör vara förenat med sanktioner utöver möjligheterna enligt tillsynskapitlet i lagen om nationella järnvägssystem. Som diskuterats ovan (avsnitt 19.2.1)

föreligger skäl att i den offentlighetsrättsliga järnvägsregleringen i flertalet fall växla straff mot administrativa sanktionsavgifter. Vidare torde underlåtenhet att följa bestämmelserna om tillstånd för verksamheten, godkännande av järnvägsmateriel, krav på personal och rapporteringsskyldighet så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från verksamhetsutövarens sida varför ett strikt ansvar kan vara försvarbart. Troligtvis skulle en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll subjektiva rekvisit, dvs. uppsåt eller oaktsamhet.

I dag finns i järnvägslagen en straffbestämmelse om att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten döms till böter (10 kap. 1 a §). Bestämmelsen förs inte över till lagen om nationella järnvägssystem, vare sig i form av straffbestämmelse eller bestämmelse om sanktionsavgift. Skälen är följande. Ett säkerhetsstyrningssystem, som har utformats för att trygga en säker verksamhet och som utvecklas jämsides med verksamheten, är en förutsättning för infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags tillstånd. Det är i praktiken osannolikt att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag helt saknar säkerhetsstyrningssystem för verksamheten. Det som tillsynsmyndigheten främst kan ha synpunkter på är utformningen av och funktionen hos säkerhetsstyrningssystemet när det används i verksamheten. Infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget kan vara av en annan uppfattning än tillsynsmyndigheten om säkerhetsstyrningssystemets kvalitet. I de flesta fall är det inte vid en första anblick entydigt huruvida en överträdelse av bestämmelsen i 10 kap. 1 a § järnvägslagen har skett, utan en djupare analys av säkerhetsstyrningssystemet behöver ske i förhållande till de krav som ställs i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Därför förefaller det lämpligare att hantera frågan om bristfälliga säkerhetsstyrningssystem inom ramen för tillsynsbestämmelserna och inte inom ramen för bestämmelserna om sanktionsavgifter i lagen om nationella järnvägssystem.

### *Bedrivande av tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd*

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 4 kap. 1 § lagen om nationella järnvägssystem krävs, för att ett järnvägsföretag ska få bedriva verksamhet, ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Verksamhet kan även bedrivas med stöd av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd, där försäkringsskydd ingår. Försäkringsskyddet kan tillgodoses genom licens enligt järnvägsmarknadslagen, fr 4 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem. Enligt den föreslagna bestämmelsen i 4 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem krävs ett nationellt infrastrukturillstånd för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

För att sanktionsavgift ska bli aktuell krävs att den som bedriver verksamhet som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag saknar giltigt tillstånd överhuvudtaget eller att den verksamhet som bedrivs inte omfattas av ett befintligt tillstånd. I kravet på tillstånd ingår även, såvitt avser järnvägsföretag, krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag kan således avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift. Det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som närmare får föreskriva vilka krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som ska gälla.

### *Användande av järnvägsinfrastruktur eller fordon, som inte har godkänts.*

I den föreslagna 3 kap 1 § lagen om nationella järnvägssystem anges att järnvägsinfrastruktur får upplåtas för trafik endast om den har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av godkänd järnvägsinfrastruktur. I 3 kap. 5 § samma lag föreslås en bestämmelse enligt vilken ett fordon får framföras på järnvägsinfrastruktur endast om det har godkänts av tillsynsmyndigheten. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad av ett godkänt fordon. Det anges även att för fordon som har godkänts för utsläppande på marknaden enligt järnvägstekniklagen krävs ett godkännande i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen

bestämmer föreskriver detta. Vidare anges att för fordon som har godkänts för att tas i bruk av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz krävs ett godkännande i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta. Till lagen om nationella järnvägssystem föreslås övergångsregler avseende tidigare godkänd materiel. Således finns det olika bestämmelser som gör att järnvägsinfrastruktur eller fordon kan anses uppfylla krav på godkännande.

För att sanktionsavgift ska bli aktuell krävs att järnvägsinfrastruktur eller fordon saknar godkännande. Det kan exempelvis handla om att en väsentlig ombyggnad gjorts utan att ett godkännande meddelats därefter.

Innan slutligt godkännande utfärdas av tillsynsmyndigheten finns för såväl järnvägsinfrastruktur som för fordon även möjligheter att bevilja s.k. tillfälliga godkännanden, vilket naturligtvis också räknas som godkännanden i detta avseende.

#### *Anlitande av personal som inte anses lämplig för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter*

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 8 § lagen om nationella järnvägssystem ska de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags verksamhet ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Säkerhetskritiska arbetsuppgifter får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. I 2 kap. 9 § lagen om nationella järnvägssystem ställs krav på läkarundersökning.

Sanktionsavgift ska enligt den föreslagna regleringen kunna påföras den som anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter och denne inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att den som anlitas inte har genomgått erforderlig läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt.

### *Bristande olycksrapportering*

Enligt den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 10 § lagen om nationella järnvägssystem är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon, som medför att minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende. Vidare föreslås ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som nu sagts.

Sanktionsavgift ska enligt den föreslagna regleringen kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits.

### **19.3 Straffbestämmelser**

**Förslag:** Nuvarande bestämmelser i 10 kap. 2, 4 och 6 §§ järnvägslagen förs över till järnvägssäkerhetslagen (7 kap.) och lagen om nationella järnvägssystem (8 kap.). Även bestämmelsen i 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen om att den som inte har följt ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud inte ska dömas till ansvar enligt lagen för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet förs över till de nya lagarna. Vidare förs 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen om att straffbestämmelser i lagen är subsidiära i förhållande till straffbestämmelser i brottsbalken eller i trafikbrottslagen över till de nya lagarna.

Den straffbestämmelse som gäller personer som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg ”fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten” formuleras om. I stället används begreppet ”fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter”.

## Skälen för förslaget

I 10 kap. järnvägslagen finns i dag straffbestämmelser. Beträffande bestämmelsernas närmare innebörd, se prop. 2003/04:123 s. 153–154 och s. 202–203 samt prop. 2006/07:45 s. 97–99 och s. 120. Se även prop. 1990/91:1 s. 43–44 och s. 55. Ovan i avsnitt 19.2.1 har redogjorts för sanktionsväxling från böter eller fängelse till sanktionsavgifter. Såvitt avser straffbestämmelser gällande fysiska personer (10 kap. 2 och 4 §§ järnvägslagen) ska de föras över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. I syfte att upprätthålla säkerheten finns fortfarande starka skäl att straffsanktionera vissa beteenden. Även bestämmelsen i 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen om att den som inte har följt ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud inte ska dömas till ansvar enligt lagen för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet förs över till de nya lagarna.

I likhet med 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen ska lagarnas straffbestämmelser vara subsidiära i förhållande till brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. För överväganden vid införandet av 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen, se prop. 2003/04:123 s. 203.

Den straffbestämmelse som gäller förande av maskindrivet spårfordon eller fullgörande av tjänst i samband med bruk eller påverkan av alkohol, narkotika eller andra medel (10 kap. 2 § järnvägslagen) förs över i det närmaste oförändrat skick. Dock ersätts ”fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten” i 10 kap. 2 § femte stycket järnvägslagen med begreppet ”fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter”. Någon innehållsmässig förändring är dock inte avsedd. Straffbestämmelsen gällande brott mot förbudet mot att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet (s.k. spårspring i 10 kap. 4 § järnvägslagen) förs också över till järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem. Bestämmelsen om beslag och förverkande av alkoholdrycker (10 kap. 6 § järnvägslagen) förs likaså över till de båda lagarna.

De nämnda bestämmelserna har en nära koppling till reglerna om utövandet av verksamhet vid järnväg. Därför förefaller det naturligt att föra in bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen och lagen om



nationella järnvägssystem i stället för i järnvägsmarknadslagen och järnvägstekniklagen.



## 20 Omprövning och överklagande

### 20.1 Omprövning enligt järnvägstekniklagen

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelser om omprövning av beslut att inte godkänna delsystem förs över till järnvägstekniklagen och ändras redaktionellt. Tillsynsmyndigheten ska således på sökandens begäran ompröva beslut att inte godkänna en fast installation för att tas i bruk eller ett fordon för att släppas ut på marknaden. Detsamma gäller för tillsynsmyndighetens beslut att ändra eller återkalla ett beslut om fordonsgodkännande eller typgodkännande. Begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från det att sökanden fick del av beslutet och tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i omprövningsärendet senast två månader eller, såvitt avser beslut om att ändra eller återkalla ett fordonsgodkännande eller typgodkännande, en månad efter det att begäran kom in till myndigheten. I de senare fallen ska tillsynsmyndigheten tillfälligt upphäva det omtvistade beslutet i avvaktan på slutgiltigt beslut i omprövningsärendet.

Det förs i järnvägstekniklagen också in en upplysningsbestämmelse om att omprövning av beslut som har meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

#### Skälen för förslaget

##### *Nuvarande ordning*

Enligt 11 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) ska tillsynsmyndigheten ompröva ett beslut att inte godkänna ett delsystem enligt 2 kap. 13

§ järnvägslagen, om den sökande begär det. Begäran ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet och beslut i omprövningsärendet ska fattas av myndigheten inom två månader från det att begäran kom in. Bestämmelsen infördes genom propositionen 2010/11:160 Godkännande av järnvägsfordon och ansvar för underhåll för att genomföra artikel 21.7 i direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning).

### *Föreslagen ordning*

Enligt artikel 18.7 och 21.11 i direktiv (EU) 2016/797 har sökanden rätt att begära omprövning av tillsynsmyndighetens beslut att inte godkänna en fast installation för att tas i bruk eller ett fordon att släppas ut på marknaden. Rätten att få ett beslut omprövat gäller även om endast delar av ansökan om godkännande avslagits. Det betyder t.ex. att en sökande vars fordon godkänts för ett mindre område för användning eller på andra villkor än vad ansökan avsåg ska kunna få beslutet omprövat i den del som inte godkänts. Nuvarande bestämmelse i 11 kap. 1 § järnvägslagen bör därför flyttas över till järnvägstekniklagen med den redaktionella ändringen att det i stället för avslag på beslut om ibruktagande av delsystem ska hänvisas till beslut att inte godkänna fasta installationer eller fordon i enlighet med den ordning som nu föreslås gälla enligt 3 och 4 kap. järnvägstekniklagen. Enligt artikel 24.1. i direktiv (EU) 2016/797 gäller för typgodkännande samma förfaranden som slås fast för godkännande för utsläppande på marknaden enligt artikel 21 i direktivet. Bestämmelsen om omprövning i artikel 21.11 bör således även omfatta beslut om att helt eller delvis avslå en ansökan om typgodkännande av fordon. Vidare ska enligt artikel 26.4 rätten att få ett beslut omprövat avse tillsynsmyndighetens beslut att ändra eller helt återkalla ett redan beviljat beslut om fordonsgodkännande eller fordonstypgodkännande. Även sådana beslut bör därför omfattas av järnvägstekniklagens bestämmelser om omprövning.

Från det att tillsynsmyndigheten har mottagit en begäran om omprövning har myndigheten två månader på sig att fatta beslut. För omprövning av beslut som gäller ändring eller återkallelse av ett fordonsgodkännande eller typgodkännande gäller dock ett delvis

annorlunda förfarande. Så snart begäran om omprövning inkommit till tillsynsmyndigheten ska beslutet tillfälligt upphävas. Tillsynsmyndigheten måste därefter, och senast inom en månad från det att begäran om omprövning kom in till myndigheten, fatta slutligt beslut i omprövningsärendet (artikel 26.4).

Omprövningsregeln i järnvägstekniklagen utgör en specialregel i förhållande till de allmänna bestämmelserna om ändring av beslut i förvaltningslagen (2017:900). Enligt förvaltningslagen är dock lagen subsidiär i förhållande till annan lagstiftning och endast giltig om inte annat stadgas i annan lag eller förordning.

I järnvägstekniklagen bör också föras in en upplysningsbestämmelse om att i de fall ERA fattar beslut i godkännandehandling gäller bestämmelserna om omprövning i ERA-förordningen (EU) 2016/796. Bestämmelser om omprövning finns även i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/545 om fastställande av praktiska arrangemang i processen för godkännande av järnvägsfordon och typer av järnvägsfordon.

## 20.2 Omprövning enligt järnvägssäkerhetslagen

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg om den sökande begär det. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Tillsynsmyndigheten ska fatta beslut i ett omprövningsärende senast två månader efter det att begäran om omprövning kom in till myndigheten.

Det förs i järnvägssäkerhetslagen in en upplysningsbestämmelse om att omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

### Skälen för förslaget

Enligt artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798 får en sökande, som mottagit ett beslut om avslag på begäran om utfärdande av ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett beslut om att utesluta en del av

nätet, i enlighet med en negativ bedömning, inom en månad begära att byrån eller den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten, beroende på vad som är tillämpligt, omprövar beslutet. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska därefter ha två månader på sig, räknat från och med mottagandet av begäran om omprövning, för att antingen fastställa sitt tidigare beslut eller att ändra detta. Omprövningsmöjligheten omfattar alltså såväl situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg avslagits helt och hållet, som situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg inte vunnit fullt bifall vad avser det önskade området för verksamheten. Om avslagsbeslutet fastställs ska sökanden kunna överklaga beslutet till högre instans.

En motsvarande bestämmelse om omprövning av ett beslut om att inte godkänna ett delsystem har tidigare införts i 11 kap. 1 § järnvägslagen. När denna bestämmelse, som också härrör från ett direktiv, skulle införas ställdes frågan om bestämmelserna om omprövning skulle anses genomförda genom redan befintliga regler i dåvarande förvaltningslagen (1986:223) eller om det krävdes en specialbestämmelse i järnvägslagen, se prop. 2010/11:160 s. 64 f. Liknande överväganden som regeringen gjorde då görs nu i fråga om omprövning av beslut om gemensamt säkerhetsintyg, även om det görs i förhållande till nuvarande förvaltningslagen (2017:900) där det talas om ”ändring av beslut” i stället för ”omprövning av beslut”. I ”nya” förvaltningslagen har dessutom tillkommit en bestämmelse som saknar motsvarighet i 1986 års lag, 37 §, som handlar om när en myndighet får ändra ett beslut. Enligt 37 § första stycket *får* en myndighet ändra ett beslut som den har meddelat som första instans om den anser att beslutet är felaktigt på grund av att det har tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning. 37 § andra stycket handlar om när ett gynnande beslut får ändras till den enskildes nackdel. Det krävs alltså att det är myndigheten som anser att beslutet är felaktigt. Enligt 38 § samma lag *ska* en myndighet ändra ett beslut som den har meddelat som första instans om

1. den anser att beslutet är uppenbart felaktigt i något väsentligt hänseende på grund av att det har tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning, och

2. beslutet kan ändras snabbt och enkelt och utan att det blir till nackdel för någon enskild part.

Bestämmelsen i 38 § motsvarar i huvudsak 27 § första stycket förvaltningslagen (1986:223) och delvis 27 § andra stycket samma lag<sup>95</sup>.

Bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/798 om den sökandes rätt att begära omprövning går utöver de begränsningar som följer av förvaltningslagen och till denna utvecklade praxis. Det bör därför införas en specialregel om sådan omprövning i järnvägssäkerhetslagen. Genom den föreslagna ordningen kommer att skapas en valmöjlighet för sökanden som fått ett avslagsbeslut att själv bestämma om denne vill begära en omprövning eller direkt överklaga beslutet till högre instans.

Begäran om omprövning ska ha kommit in till tillsynsmyndigheten inom en månad efter det att den sökande mottagit avslagsbeslutet. Tillsynsmyndighetens beslut får, i den mån det går den klagande emot, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol i enlighet med de allmänna bestämmelserna om överklagande i 8 kap. järnvägssäkerhetslagen. I de fall ERA har fattat beslutet begärs omprövning hos byrån. Bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av ERA finns i ERA-förordningen (EU) 2016/796. Bestämmelser om omprövning finns även i kommissionens genomförandeförordning om fastställande av praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 653/2007.

---

<sup>95</sup> Nya förvaltningslagen prop. 2016/17:180 s. 330.

## 20.3 Överklagande

### 20.3.1 Överklagande av tillsynsmyndighetens beslut

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om överklagande av tillsynsmyndighetens beslut förs över till järnvägsmarknadslagen (11 kap.), järnvägstekniklagen (7 kap.), järnvägssäkerhetslagen (8 kap.) och lagen om nationella järnvägssystem (9 kap.).

Möjligheten att överklaga gäller också, enligt järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen, beslut som meddelats med stöd av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. I järnvägsmarknadslagen införs en bestämmelse om att beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik kan överklagas.

Det förs i järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen in upplysningsbestämmelser om att överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

#### Skälen för förslaget

Enligt järnvägslagen får tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten (11 kap. 2 §). I likhet med vad som anfördes vid tillkomsten av bestämmelserna om överklagande i järnvägslagen, se prop. 2003/04:123 s. 154–155 och s. 203, bör tillsynsmyndighetens beslut, med hänsyn bl.a. till artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna – kunna överklagas till domstol<sup>96</sup>. Bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

---

<sup>96</sup> Jfr. även art.18.3 i direktiv (EU) 2016/798.



Ett tillägg till 11 kap. 2 § järnvägslagen görs när det gäller järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Det anges där att möjligheten att överklaga även ska gälla beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter. I järnvägsmarknadslagen görs ett tillägg om att beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ska kunna överklagas.

Fjärde järnvägspaketet och den nya förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå, förordning (EU) 2016/796, för med sig en ny överklagandeordning när det gäller byråns beslut om gemensamt säkerhetsintyg, godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper, samt förhandsgodkännande av ERTMS-utrustning. Dessa beslut får bli föremål för överklagande till en överklagandenämnd, Board of Appeal, efter det att omprövning enligt artikel 60 i förordningen har slutförts (artikel 55 i förordningen). Förutom att pröva överklaganden prövar överklagandenämnden fall där byrån underlåtit att agera inom de gällande tidsfristerna. Överklagandenämndens verksamhet regleras av förordningen och genomförandeakter och berörs inte närmare i denna promemoria. Således kommer vissa beslut (beslut om gemensamt säkerhetsintyg, beslut om godkännande för utsläppande på marknaden av fordon och beslut om godkännande av fordonstyper) att kunna överklagas enligt två olika förfaranden. När tillsynsmyndigheten har fattat beslutet prövas överklagandet av allmän förvaltningsdomstol, medan överklagandenämnden prövar överklagandet när byrån har fattat beslutet. Delvis olika regler kommer att gälla för de båda förfarandena för överklagande. Det är exempelvis inte givet att den svenska offentlighetsprincipen kommer att tillämpas i överklagandenämnden.

### 20.3.2 Överklagande av ackrediterade certifieringsorgans beslut

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om överklagande av ackrediterade certifieringsorgans beslut förs, med viss justering, över till järnvägssäkerhetslagen (8 kap.).

## Skälen för förslaget

Enligt järnvägslagen får beslut som ett ackrediterat organ fattar med stöd av 8 kap. 1 a § eller kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll, överklagas hos tillsynsmyndigheten (11 kap. 3 §). Bestämmelsen infördes i järnvägslagen år 2011 i samband med införandet av bestämmelser om underhållsansvarig enhet för järnvägsfordon. Beträffande bestämmelsens närmare innebörd se prop. 2010/11:160 s. 62–64 och s. 92. Skälet till att bestämmelsen infördes är artikel 6.3 i förordning (EU) nr 445/2011 enligt vilken medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslut som fattas av certifieringsorgan kan överklagas till domstol. Transportstyrelsen (tillsynsmyndigheten) bedömdes då, och bedöms även nu, vara den instans som är bäst lämpad att pröva överklaganden av ackrediterade certifieringsorgans beslut som första instans. I likhet med övriga beslut som tillsynsmyndigheten fattar i enskilda ärenden, kommer beslut i dessa fall att kunna överklagas vidare till förvaltningsrätt och, efter prövningstillstånd, även till kammarrätt. EU-förordningens krav på medlemsstaterna att tillse att certifieringsorganens beslut kan överklagas till domstol får härmed anses uppfyllt. Det kan även tilläggas att tillsynsmyndigheten, i sin roll som nationell säkerhetsmyndighet, har en slags generell och övergripande tillsynsfunktion över alla enheter med ansvar för underhåll. Detta framgår av artikel 9 i förordning (EU) nr 445/2011.

I den nya bestämmelsen föreslås inte någon hänvisning till 8 kap. 1 a § järnvägslagen eftersom 8 kap. 1 a § inte förs över till järnvägs-säkerhetslagen. Vidare används i den nya bestämmelsen uttrycket ”ackrediterat certifieringsorgan” i stället för ”ackrediterat organ”, för att tydliggöra att det handlar om organ som utför certifiering.

## 20.4 När tillsynsmyndighetens beslut ska börja att gälla

**Förslag:** Järnvägslagens bestämmelse om att ett beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet, förs över till järnvägsmarknadslagen (11 kap.), järnvägstekniklagen (7 kap.), järnvägssäkerhetslagen (8 kap.) och lagen om nationella järnvägssystem (9 kap.). Det ska tydligare framgå att detta även ska gälla beslut enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Den sistnämnda bestämmelsen saknas i lagen om nationella järnvägssystem.

I järnvägsmarknadslagen införs en bestämmelse om att beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ska gälla omedelbart, om inget annat anges i beslutet.

Det införs en bestämmelse i järnvägsmarknadslagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om att ett beslut om återkallelse av ett tillstånd inte ska gälla förrän det har vunnit laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Det införs en bestämmelse i järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem om att ett beslut om sanktionsavgift inte ska gälla förrän det har vunnit laga kraft.

### Skälen för förslaget

Enligt järnvägslagen ska ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det har vunnit laga kraft, om inte något annat anges i beslutet (11 kap. 4 §). Bestämmelsen förs över till de nya lagarna med vissa justeringar. Ett tillägg görs när det gäller järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. I de nämnda lagarna anges att även beslut som meddelats med stöd av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter ska gälla omedelbart, om inget annat anges i beslutet. I järnvägsmarknadslagen görs dessutom ett

tillägg om att beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik också ska gälla omedelbart, om inget annat anges i beslutet. I järnvägstekniklagen, järnvägs-säkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem införs bestämmelser om sanktionsavgifter. Ett tillägg om att ett beslut om sanktionsavgift inte gäller förrän det har vunnit laga kraft görs i de nämnda lagarna.

## 21 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

### 21.1 Allmänt

Syftet med promemorians förslag är främst att införliva de delar av fjärde järnvägspaketet som ännu inte genomförts i svensk rätt. Samtidigt som direktiven införlivas görs en redaktionell och systematisk bearbetning av järnvägslagstiftningen.

Genomförandet av fjärde järnvägspaketet torde inte medföra några större förändringar för järnvägsmarknadens aktörer förutom när det gäller utfärdande av godkännanden och gemensamt säkerhetsintyg. EU-harmoniseringen av järnvägsregleringen har redan pågått under flera års tid. Möjligheterna till undantag från de harmoniserade bestämmelserna i direktiven i fjärde järnvägspaketet föreslås utnyttjas i stor omfattning. Sammantaget torde i praktiken den föreslagna regleringen, i förhållande till dagens reglering i järnvägslagen, vara av mindre ingripande karaktär för järnvägsmarknadens aktörer.

## 21.2 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägsmarknadslagen

**Förslag:** Järnvägsmarknadslagen träder i kraft den 16 juni 2020 samtidigt som järnvägslagen upphävs.

En licens som har meddelats enligt järnvägslagen gäller som en licens enligt denna lag.

Lån enligt 5 kap. 11 § järnvägsmarknadslagen som har ingåtts före den 24 december 2016 fortsätter att gälla till förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av.

Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som inletts före ikraftträdandet.

### Skälen för förslaget

#### *Ikraftträdande*

Enligt artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/2370 ska medlemsstaterna senast den 25 december 2018 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De väsentliga nyheterna i direktivet, framförallt marknadsöppning för nationell persontrafik, har redan införlivats i svensk lagstiftning. I svensk lagstiftning har också principerna rörande separation av olika verksamhetsgrenar inom järnvägen, i första hand infrastrukturförvaltning och trafik, i det väsentliga införlivats sedan länge. Statens järnvägar delades redan 1988 upp i Banverket respektive SJ. De nya reglerna i direktivet om de s.k. kinesiska murarna vars huvudsyfte är att garantera oberoende för i första hand infrastrukturförvaltarna i länder som fortfarande organiserar järnvägen i koncerner, kommer därför att ha mindre betydelse i Sverige än i många andra länder. Eftersom det nu föreslås en omdaning av hela järnvägslagstiftningen som ligger mer i linje med hur EU-rätten på området ser ut, har bedömningen gjorts att upphävandet av järnvägslagen och införlivandet av de nya lagarna ska genomföras vid samma tidpunkt, den 16 juni 2020, även för de här aktuella delarna som gäller järnvägsmarknaden. Det har dock i december 2018 och

maj 2019 gjorts notifiering av de regler som i Sverige redan finns på plats.

### *Övergångsbestämmelser*

En licens som har meddelats med stöd av järnvägslagen bör gälla som en licens enligt järnvägsmarknadslagen. Dock kommer den som bedriver järnvägstrafik som annat än sin huvudsakliga verksamhet inte längre att behöva ha en licens. Lån enligt 5 kap. 11 § järnvägsmarknadslagen som har ingåtts före den 24 december 2016 fortsätter att gälla till förfallodagen under förutsättning att lånet tecknats till marknadsränta samt betalats ut och betalas av, se avsnitt 15.4.9.

För mål eller ärenden som inletts före lagens ikraftträdande bör äldre föreskrifter gälla.

### 21.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägstekniklagen

**Förslag:** Järnvägstekniklagen träder i kraft den 16 juni 2020.

Beslut om undantag från krav på att tillämpa en teknisk specifikation för driftskompatibilitet som har meddelats före ikraftträdandet ska fortsätta gälla.

Äldre föreskrifter för kontroll av överensstämmelse med nationella regler enligt 2 kap. 4 § gäller till utgången av 15 juni 2021.

Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som har beslutats före ikraftträdandet ska fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet.

Kravet på Europeiska unionens förhandsgodkännande av fasta installationer som innehåller ERTMS-utrustning gäller inte - för nybyggnationsprojekt som innefattar ERTMS-utrustning där upphandlingsfasen eller tilldelningen av kontrakt har avslutats före ikraftträdandet, eller

- till och med utgången av den 16 juni 2031 för optioner i kontrakt som avser ERTMS-utrustning och som undertecknats före den 15 juni 2016.

Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet ska fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande att släppa ut fordonet på marknaden krävs när fordonets område för användning ska utvidgas, dock endast för det nya området, eller fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att nytt godkännande krävs enligt järnvägstekniklagen.

Ett typgodkännande av fordon eller ett godkännande på grundval av en försäkran om överensstämmelse som har beslutats före ikraftträdandet gäller som ett typgodkännande respektive ett godkännande av fordon på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt järnvägstekniklagen.

Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelse som har ägt rum efter ikraftträdandet.

Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före järnvägstekniklagens ikraftträdande.



## Skälen för förslaget

### *Ikraftträdande*

Enligt artikel 57.1 i direktiv (EU) 2016/797 ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa utpekade artiklar och bilagor senast den 16 juni 2019. Det finns dock enligt artikel 57.2 i direktivet en möjlighet att förlänga införlivandeperioden med ett år till den 16 juni 2020. I så fall ska medlemsstaten meddela byrån och EU-kommissionen om detta senast den 16 december 2018 och ange skälen för förlängning, vilket Sverige och 16 ytterligare medlemsstater har gjort.

### *Övergångsbestämmelser*

I artikel 54 och 55 i direktiv (EU) 2016/797 finns övergångsbestämmelser till direktivet. Utgångspunkten i direktivet är att de fordonsgodkännanden och godkännanden av fasta installationer som meddelats innan de lagar och andra författningar som genomför direktivet sätts i kraft den 16 juni 2020 ska fortsätta gälla. Det betyder att godkännanden som beslutats enligt järnvägslagen ska fortsätta att gälla även efter det att lagen upphävts. Det bör i lagen införas övergångsbestämmelser som reglerar vad som gäller i olika fall.

Enligt 2 kap. 11 och 12 §§ järnvägslagen får tillsynsmyndigheten i enskilt fall besluta om undantag från krav på tillämpning av TSD. Sådana beslut om undantag som meddelats före järnvägstekniklagens ikraftträdande ska fortsätta gälla på de villkor som framgår av beslutet.

Genom 2 kap. 4 § järnvägstekniklagen införs krav på att ett s.k. utsett organ ska genomföra EG-kontroll för bedömning av överensstämmelse med nationella regler. Detta är en nyhet i lagstiftningen. Hittills har kontrollen av överensstämmelse med nationella regler utförts av tillsynsmyndigheten i samband med den slutliga godkännandeprövningen. Enligt tillsynsmyndigheten kommer det att ta tid att inrätta en nyordning för utsedda organ. De företag som är intresserade av att åta sig uppdrag som utsett organ ska bedömas och utses av tillsynsmyndigheten. Avsikten är också att det utsedda

organet i likhet med vad som gäller för anmälda organ ska följa delsystemet från projektstadiet och under uppbyggnadstiden. Det har därför bedömts inte praktiskt genomförbart att ställa krav på EG-kontroll av ett utsett organ redan från lagens ikraftträdande. Bedömningen har gjorts att systemet kan tillämpas fullt ut först ett år senare, dvs. den 16 juni 2021. Det bör därför införas en övergångsbestämmelse som innebär att äldre lagstiftning i detta avseende tillämpas till detta datum. Om det dock i den vidare beredningen av lagstiftningen visar sig vara möjligt att korta denna genomförandeperiod, bör så ske.

Tillsynsmyndighetens beslut om godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen som har meddelats före järnvägstekniklagens ikraftträdande ska fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. För nybyggnationsprojekt som innefattar järnvägssignalsystemet ERTMS där upphandlingsfasen eller tilldelningen av kontrakt har avslutats före järnvägstekniklagens ikraftträdande ska inte det nya kravet på förhandsgodkännande av Europeiska unionens järnvägsbyrå gälla.

Tillsynsmyndighetens godkännanden att ta i bruk fordon (eller delsystem hänförliga till fordon) som har beslutats enligt järnvägslagen före lagens ikraftträdande ska fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande att släppa ut fordonet på marknaden enligt de nya reglerna i järnvägstekniklagen krävs först när fordonets område för användning utvidgas, dock endast såvitt avser det nya och utvidgade området, eller när fordonet ska byggas om eller moderniseras på ett sådant sätt att nytt godkännande krävs enligt de nya reglerna i 4 kap. järnvägstekniklagen. Typgodkännanden av fordon eller godkännanden som skett på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse som har beslutats enligt järnvägslagen ska gälla som ett typgodkännande respektive ett godkännande av fordon för utsläppande på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse enligt järnvägstekniklagen. Det innebär att de nya reglerna i järnvägstekniklagen, om när det ska krävas ett nytt godkännande för utsläppande på marknaden eller förnyat typgodkännande blir tillämpliga.

Bestämmelserna om sanktionsavgifter i 6 kap. järnvägstekniklagen ska endast tillämpas på överträdelser som har ägt rum efter

järnvägstekniklagens ikraftträdande. Sanktionsavgifter föreslås få tas ut av den som i sin verksamhet använder fasta installationer eller fordon som inte har godkänts i vederbörlig ordning. Det innebär att sanktionsavgifter inte kan komma i fråga för den verksamhetsutövare som använder fordon eller fasta installationer som enligt övergångsbestämmelserna till den nya lagen fortsätter att gälla. När det gäller överträdelser som påbörjats före järnvägstekniklagens ikraftträdande och fortsätter efter ikraftträdandet bör sanktionsavgift kunna tas ut om det bedöms finnas skäl för detta med beaktande av vad som skett tiden efter ikraftträdandet.

Avslutningsvis bör också införas en övergångsbestämmelse som innebär att äldre föreskrifter ska gälla för mål eller ärenden som har inletts före järnvägstekniklagens ikraftträdande.

## 21.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till järnvägssäkerhetslagen

**Förslag:** Järnvägssäkerhetslagen träder i kraft den 16 juni 2020.

Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg, ett säkerhetstillstånd eller ett tillstånd av tillsynsmyndigheten att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar enligt järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med den 15 juni 2024, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter järnvägssäkerhetslagens ikraftträdande.

Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet, om inte annat framgår av vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter.

## Skälen för förslaget

### *Ikraftträdande*

Enligt artikel 33.1 i direktiv (EU) 2016/798 ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa utpekade artiklar och bilagor senast den 16 juni 2019.

Det finns enligt artikel 33.2 i direktivet en möjlighet att förlänga införlivandeperioden med ett år till den 16 juni 2020. I så fall ska medlemsstaten meddela byrån och EU-kommissionen om detta senast den 16 december 2018 och ange skälen för en sådan förlängning, vilket Sverige och ytterligare 16 medlemsstater har gjort.

### *Övergångsbestämmelser*

Det kommer vid lagens ikraftträdande att finnas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare med tillstånd enligt järnvägslagen som bedriver verksamhet i det järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen. Det kommer också att finnas några underhållsansvariga enheter för godsvagnar med tillstånd utfärdade av tillsynsmyndigheten, som i och med den nya regleringen inte längre kommer att utfärda sådana tillstånd. Att det behövs en övergångsregel för säkerhetsintyg utfärdade mot bakgrund av direktiv 2004/49/EG (dvs. enligt järnvägslagen) framgår av direktiv (EU) 2016/798. I artikel 31.2 i direktiv (EU) 2016/798 anges att järnvägsföretag som behöver beviljas säkerhetsintyg mellan den 15 juni 2016 och den 16 juni 2019 ska omfattas av direktiv 2004/49/EG. Vidare anges i artikeln att sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut. Det finns även behov av en övergångsregel som gäller för säkerhetstillstånd och tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar.

I järnvägssäkerhetslagen föreslås att den som vid ikraftträdandet har vissa tillstånd enligt järnvägslagen ska få fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden. Detta gäller dock som längst till och med den 15 juni 2024. Slutdatumet för tillstånden har valts utifrån att de säkerhetsintyg och tillstånd att vara underhållsansvarig enhet för godsvagnar som

utfärdas i dag har en längsta giltighetstid om fem år. Ett säkerhetsintyg enligt direktiv 2004/49/EG kan utfärdas senast den 15 juni 2019, fem år räknat från det datumet är den 15 juni 2024. Enligt artikel 7.4 i förordning (EU) 445/2011 ska ett ECM-certifikat (dvs. tillstånd som underhållsansvarig enhet) gälla i högst fem år. När det gäller säkerhetstillstånd inträder ingen automatisk ogiltighet efter fem år. I stället omprövas tillståndet. I järnvägssäkerhetslagen föreslås dock en längsta giltighetstid om fem år. Därför förefaller det lämpligt att också säkerhetstillstånd som utfärdats enligt järnvägslagen bör gälla som längst till och med den 15 juni 2024. Tillstånden enligt järnvägslagen gäller enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

Bestämmelserna om sanktionsavgifter i 6 kap. järnvägssäkerhetslagen ska endast tillämpas på överträdelser som har ägt rum efter järnvägssäkerhetslagens ikraftträdande.

I utkastet till genomförandeförordning om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg, som behandlats i avsnitt 11.2.3, finns övergångsbestämmelser som gäller införandet av tillståndsformen gemensamt säkerhetsintyg (artikel 15 och artikel 17 i förordningen). Av övergångsbestämmelserna framgår bl.a. att en ansökan om säkerhetsintyg, på sökandens begäran, ska kunna överföras till byrån för bedömning redan från och med den 16 februari 2019. För mål eller ärenden som inletts före lagens ikraftträdande bör som huvudregel äldre föreskrifter gälla. Men, mot bakgrund av det som har anförts om genomförandeförordningen bör tillägget ”om inte annat framgår av sådana direkt tillämpliga EUrättsakter som avses i 4 kap. 1 § andra stycket denna lag” göras.

## 21.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser till lagen om nationella järnvägssystem

**Förslag:** Lagen om nationella järnvägssystem träder i kraft den 16 juni 2020.

Ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som beslutats före ikraftträdandet ska fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur krävs vid en väsentlig ombyggnad.

Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före ikraftträdandet ska fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande av fordon krävs vid en väsentlig ombyggnad.

Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med den 15 juni 2024, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som har meddelats enligt järnvägslagen gäller som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt denna lag.

Bestämmelserna om sanktionsavgift gäller endast överträdelser som har ägt rum efter ikraftträdandet av lagen om nationella järnvägssystem.

Äldre föreskrifter gäller för mål eller ärenden som har inletts före ikraftträdandet.

### Skälen för förslaget

#### *Ikraftträdande*

Lagen om nationella järnvägssystem införs till följd av införlivandet av direktiv (EU) 2016/797 och direktiv (EU) 2016/798 i svensk rätt. Som en följd av direktiven föreslås en ny järnvägstekniklag och en ny järnvägssäkerhetslag. Den nya lagen om nationella järnvägs-

system gäller för järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Lagen om nationella järnvägssystem föreslås därför få samma ikraftträdandedatum, den 16 juni 2020, som järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen.

### *Övergångsbestämmelser*

När den nya lagen om nationella järnvägssystem träder i kraft kommer det att finnas järnvägsmateriel som är godkänd sedan tidigare och som endast används i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Övergångsbestämmelser behöver därför tas fram om hur denna materiel ska hanteras. I lagen om nationella järnvägssystem införs därför bestämmelser om att ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som beslutats före lagens ikraftträdande ska fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före lagens ikraftträdande ska också fortsätta gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Det handlar givetvis om att fordonet ska vara godkänt för den infrastruktur inom lagens tillämpningsområde där det är avsett att användas. Detta gäller under förutsättning att väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur eller fordon inte sker. För det fall det sker en väsentlig ombyggnad krävs ett nytt godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem.

På samma sätt som anges i övergångsbestämmelserna till järnvägssäkerhetslagen föreslås en begränsning av giltighetstiden för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som meddelats enligt järnvägslagen. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd enligt järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av dessa tillstånd under tillståndens giltighetstid, dock som längst till och med den 15 juni 2024, enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för tillstånden.

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd som har meddelats med stöd av järnvägslagen bör gälla som ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt lagen om nationella järnvägssystem. Denna övergångslösning är möjlig eftersom kraven i den nya lagen inte skiljer sig

nämnavrt från kraven för att beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen.

Bestämmelserna om sanktionsavgifter i 7 kap. lagen om nationella järnvägssystem ska endast tillämpas på överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande.

För mål eller ärenden som inletts före lagens ikraftträdande bör äldre föreskrifter gälla.



## 22    Ändringar i kollektivtrafiklagen till följd av ändringar i EU:s kollektivtrafikförordning

### 22.1    EU:s kollektivtrafikförordning

Sedan den 3 december 2009 gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1169/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning). I övergångsbestämmelserna anges att förordningens bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik ska tillämpas från och med den 3 december 2019 men att medlemsstaterna under övergångsperioden ska vidta åtgärder för att successivt följa dessa bestämmelser. Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) kompletterar i vissa delar EU:s kollektivtrafikförordning och innehåller bestämmelser som gäller för behöriga myndigheter enligt förordningen. Sedan den 1 januari 2017 ska vissa bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK) tillämpas när avtal om allmän trafik tilldelas enligt artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning.

### 22.2    Ändringsförordningen

En del av fjärde järnvägspaketet utgörs av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg (ändringsförordningen). Den förordningen ändrar vissa delar av EU:s kollektivtrafikförordning.

Ändringsförordningen ingår i den s.k. politiska pelaren av fjärde järnvägspaketet, tillsammans med ändringen av direktiv 2012/34/EU. Genom ändringen av direktiv 2012/34/EU öppnas marknaden för inrikes persontrafik på järnväg för konkurrens.<sup>97</sup> Enligt kommissionens konsekvensutredning har de flesta medlemsstater valt att inte öppna sina nationella persontrafikmarknader, som representerar 94 procent av alla passagerarkilometer inom EU, för konkurrens. Etablerade operatörer har en marknadsandel på över 90 procent i 16 av 25 medlemsstater. Av passagerartrafiken med tåg omfattas två tredjedelar, räknat i passagerarkilometer, av avtal om allmän trafik och avtalen är ofta direkttilldelade. Det ansågs därför inte tillräckligt att endast öppna de nationella persontrafikmarknaderna för konkurrens om en stor andel av denna trafik ändå omfattas av avtal om allmän trafik som upphandlas genom direkttilldelning.

Mot denna bakgrund beslutades att det generella undantag från konkurrensutsatt upphandling av avtal om allmän trafik för järnvägstransporter som finns i artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning ska tas bort. Ändringsförordningen innebär att möjligheten att direkttilldela avtal som rör trafik på järnväg enligt denna bestämmelse kommer att upphöra den 25 december 2023. Genom ändringsförordningen införs dock vissa nya, mer begränsade möjligheter att tillåta direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg. Direkttilldelning av sådana avtal kan enligt de nya bestämmelserna tillåtas om det är motiverat av exceptionella omständigheter, om det är motiverat av strukturella och geografiska särdrag hos marknaden och nätet i fråga och för trafik på fristående banor. Det införs också ett särskilt tröskelvärde under vilket direkttilldelning av avtal som inbegriper kollektivtrafik på järnväg kan tillåtas. Vidare klargörs att om bara ett företag anmäler intresse efter att den behöriga myndigheten offentliggjort ett förhandsmeddelande om sina avsikter att tilldela ett avtal, får myndigheten inleda förhandlingar med det företaget i syfte att tilldela avtalet utan att offentliggöra ett öppet anbudsförfarande.

Utöver ändringar i tilldelningsbestämmelserna innehåller ändringsförordningen även en bestämmelse om att behöriga myndigheter ska fastställa specifikationer av allmän trafikplikt, vilka ska

---

<sup>97</sup> Unionsmarknaden för godstrafik har varit öppen för konkurrens sedan 2007 (direktiv 2004/51/EG) och för internationell persontrafik sedan 2010 (direktiv 2007/58/EG)

överensstämma med mål som fastställts i policydokument för kollektivtrafik. Vidare införs skyldigheter för de behöriga myndigheterna att inför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bedöma tillgången till rullande materiel och om åtgärder behöver vidtas för att säkerställa sådan tillgång. Det införs även krav på att behöriga myndigheter ska göra nödvändig information om trafiken och infrastrukturen tillgänglig för berörda parter. Slutligen innehåller ändringsförordningen vissa justeringar av bestämmelserna om det obligatoriska innehållet i avtal om allmän trafik, de behöriga myndigheternas årsrapporter och det offentliggörande som ska ske ett år innan anbudsförfarande inleds eller ett avtal direkttilldelas. Ändringsförordningen gäller sedan den 24 december 2017. För artikel 5, som innehåller bestämmelserna om avtalstilldelning, gäller dock en särskild övergångsperiod.

Ändringen av EU:s kollektivtrafikförordning medför att kollektivtrafiklagen bör ändras i vissa avseenden. I det följande redovisas de överväganden och förslag som är föranledda av ändringarna i EU:s kollektivtrafikförordning.

## 22.3 Gränsöverskridande trafik

**Bedömning:** Förtydligandet i EU:s kollektivtrafikförordning om att den allmänna trafikplikten kan omfatta kollektivtrafik på gränsöverskridande nivå kräver inga ändringar i svensk rätt.

### Skälen för förslaget

I artikel 1 finns bestämmelser om syftet med och tillämpningsområdet för EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt artikel 1.2 är förordningen tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg, med undantag för trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller turistvärde. Medlemsstaterna får även tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten om det inte påverkar tillämpningen av den s.k. cabotageförordningen. Sverige har gjort EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på kollektivtrafik på vatten.

Genom ändringsförordningen införs ett nytt stycke i artikel 1.2. Bestämmelsen anger att den allmänna trafikplikten kan omfatta kollektivtrafik på gränsöverskridande nivå, inbegripet sådan som tillgodoser lokala och regionala transportbehov, om de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls ingår överenskommelse om detta. Bestämmelsen innebär att det är möjligt att anordna kollektivtrafik över nationsgränser och att behöriga myndigheter kan gå samman för att täcka behov som finns för sådan gränsöverskridande trafik. Ändringarna i artikel 1.2 får anses vara ett förtydligande om vad som redan gäller. Gränsöverskridande kollektivtrafik som baseras på allmän trafikplikt förekommer redan i dag.

I 3 kap. 3 a § kollektivtrafiklagen ges regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller den till vilken befogenhet överlämnats, rätt att lämna ersättning för kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land, om trafiken omfattas av en allmän trafikplikt. Trafiken ska tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som faktiskt också tillgodoser detta behov. Denna bestämmelse bedöms fortsatt behövas för att ange vilka befogenheter en regional kollektivtrafikmyndighet har. Ändringen i artikel 1.2 i EU:s kollektivtrafikförordning föranleder därmed inget behov av någon ändring i nationell rätt.

## **22.4 Policydokument för kollektivtrafik och specifikation för allmän trafikplikt**

### **22.4.1 Regionala kollektivtrafikmyndigheter**

**Förslag:** Det förs in upplysningsbestämmelser i kollektivtrafiklagen om att ett regionalt trafikförsörjningsprogram är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik och att ett beslut om allmän trafikplikt är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt.

## Skälen för förslaget

### *Kollektivtrafiklagens bestämmelser om trafikförsörjningsprogram och beslut om allmän trafikplikt*

Enligt 2 kap. 8 § kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. I 2 kap. 9 och 10 §§ finns bestämmelser om samråd och om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram. Enligt 3 kap. 1 § ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet. Avtal om allmän trafik som myndigheten sedan ingår ska enligt 3 kap. 3 § grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt.

I propositionen Ny kollektivtrafiklag 2009/10:200 beskrivs processen för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas åtgärder för att säkerställa kollektivtrafikförsörjningen. Av redogörelsen framgår att processen syftar till att åstadkomma förutsebarhet, insyn och genomlysbarhet i fråga om myndigheternas agerande på området. Trafikförsörjningsprogrammet är det första steget i denna process och alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur detta program. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska bl.a. innehålla såväl en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet och mål för kollektivtrafikförsörjningen som en redovisning av alla former av regional kollektivtrafik i länet, både sådan trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och sådan som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Trafikförsörjningsprogrammet utgör således ett dokument för långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken och anger omfattningen av det offentliga åtagandet vad gäller kollektivtrafikförsörjningen. Beslut om allmän trafikplikt är det andra steget. Att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska fatta ett särskilt beslut om allmän trafikplikt innebär att myndigheten ges ett strategiskt ansvar över kollektivtrafiken, även om befogenheten att ingå avtal överlämnas till aktiebolag. Den trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutar om och sedan tillhandahåller bör ha sin grund i trafikförsörjningsprogrammet. Genom beslutet slår myndigheten fast vilka krav, t.ex. på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik. Det är inte nödvändigt att ett beslut om allmän trafikplikt omfattar all trafik som myndigheten

enligt trafikförsörjningsprogrammet avser att själv tillhandahålla eller upphandla. Trafikplikterna kan t.ex. beslutas successivt eller som ett komplement till tidigare fattade beslut. Det ankommer på den regionala kollektivtrafikmyndigheten att bestämma omfattningen av den trafik som blir föremål för ett beslut om allmän trafikplikt. Ingående av avtal är det tredje steget. Baserat på de allmänna trafikplikter som myndigheten har beslutat om kan avtal om utförandet av trafiken tecknas med kollektivtrafikföretag alternativt tillhandahållas i egen regi. Slutligen ska, som ett fjärde steg, en samlad rapport om den allmänna trafikplikten offentliggöras (prop. 2009/10:200 s. 44–49, 68–70 och 118).

### *Specifikation för allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik*

Genom artikel 2a i ändringsförordningen införs en ny bestämmelse om specifikation av allmän trafikplikt. Enligt artikeln ska en behörig myndighet fastställa specifikationerna för allmän trafikplikt och tillämpningsområdet för den trafikplikten. Specifikationerna ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokumentet för kollektivtrafik i medlemsstaten.

Det som i kollektivtrafiklagen benämns regionalt trafikförsörjningsprogram och beslut om allmän trafikplikt torde anses motsvara vad som i EU:s kollektivtrafikförordning benämns som policydokument för kollektivtrafik och specifikation om allmän trafikplikt. För att förtydliga detta och för att klargöra att bestämmelsen i EU:s kollektivtrafikförordning inte innebär att ytterligare dokumentation eller beslut behövs, bör det föras in upplysningsbestämmelser i kollektivtrafiklagen med innebörd att det regionala trafikförsörjningsprogrammet är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik och att ett beslut om allmän trafikplikt är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt.

I fråga om policydokument för kollektivtrafik anges i förordningen att innehållet i och formatet för sådana dokument och förfarandet för samråd med berörda parter ska fastställas i enlighet med nationell rätt. Av redogörelsen ovan om innehållet i kollektivtrafiklagen framgår att, såvitt avser de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, det i lagen finns bestämmelser om innehållet i de regionala trafikförsörjningsprogrammen och att programmen ska

upprättas efter samråd med berörda parter. Något behov av att komplettera eller ändra kollektivtrafiklagen – utöver ovan nämnda upplysningsbestämmelse – i anledning av bestämmelsen i EU:s kollektivtrafikförordning om policydokument för kollektivtrafik finns därför inte.

I fråga om specifikationer för den allmänna trafikplikten anges i 3 kap. 1 § första stycket kollektivtrafiklagen att den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. Av andra stycket framgår att det – efter överenskommelse mellan berörda kollektivtrafikmyndigheter – finns möjlighet att fatta beslut om allmän trafikplikt över länsgränserna. Av tredje stycket framgår att besluten endast får avse regional kollektivtrafik. 3 kap 1 § kollektivtrafiklagen reglerar de regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenheter i fråga om beslut om allmän trafikplikt. Något skäl att ändra regleringen finns inte. Av EU:s kollektivtrafikförordning framgår att den allmänna trafikplikten får inkludera kostnadstäckande tjänster tillsammans med icke kostnadstäckande tjänster. Detta får anses ha gällt redan innan och får därför ses som ett förtydligande. Artikel 2a anger vidare att när specifikationer av allmän trafikplikt och deras tillämpningsområde fastställs ska myndigheten iaktta proportionalitetsprincipen i enlighet med unionsrätten. Proportionalitetsprincipen innebär i detta avseende bl.a. att specifikationerna och den allmänna trafikpliktens tillämpningsområde inte ska gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen för kollektivtrafikförsörjningen. Slutligen anges i bestämmelsen att specifikationerna och ersättningen för den allmänna trafikplikten ska medföra att målen med politiken på kollektivtrafikområdet uppnås på ett kostnads-effektivt sätt och att trafiken finansieras på lång sikt.

Det som anges i EU:s kollektivtrafikförordning om vad som ska uppnås genom specifikationerna för allmän trafikplikt och vad som ska beaktas när dessa fastställs är direkt tillämpligt. Det innebär att förordningens bestämmelser i dessa avseenden ska iakttas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när de fattar beslut om allmän trafikplikt och ingår avtal om utförande av trafiken. Något behov av att komplettera eller ändra i kollektivtrafiklagen – utöver ovan nämnda upplysningsbestämmelse – i anledning av det som i

EU:s kollektivtrafikförordning anges om specifikationer för allmän trafikplikt finns inte.

#### 22.4.2 Andra behöriga myndigheter

**Bedömning:** Det bör föras in en bestämmelse i instruktion för Trafikverkets att myndigheten regelbundet, i samråd med berörda parter, ska analysera behovet av att ingå avtal om allmän trafik och publicera behovsanalysen i en rapport.

#### Skälen för bedömningen

Enligt 12 a § förordningen (2010:185) om instruktion för Trafikverket ska verket bl.a. ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift och om linjesjöfart till Gotland. Trafikverket är att anse som en behörig myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och ska därför tillämpa det som enligt förordningen ankommer på behöriga myndigheter i fråga om specifikationer för allmän trafikplikt.

Trafikverket omfattas inte av kollektivtrafiklagens bestämmelser om beslut om allmän trafikplikt och trafikförsörjningsprogram. Det finns dock redan i dag analyser, planer och beslut som utförs och fattas av Trafikverket för att verket ska kunna utföra sitt uppdrag enligt instruktionen. Trafikverkets arbete i fråga om avtal om den interregionala kollektivtrafiken kan beskrivas enligt följande. En utredning genomförs där Trafikverket kartlägger vilka tillgänglighetsproblem som finns och hur de kan åtgärdas. I analysen studeras tillgängligheten med kollektiva färdmedel och behov av upphandlad trafik för järnväg, flyg och buss i landet som helhet. Syftet är att skapa ett underlag för långsiktig bedömning av och beslut om nödvändiga åtgärder. De brister och förslag till lösningar som identifieras diskuteras med berörda kommuner och regioner. Utredningen genomförs regelbundet, med några års mellanrum och resultatet publiceras i form av en nationell behovsanalys. Rapporten ger en övergripande bild av var i landet insatser behövs och ger förslag till



en långsiktig inriktning på åtgärder utifrån vad som anses vara motiverat.

Inför varje upphandling av trafik genomförs sedan en utredning på detaljnivå av behov och utformning av trafiken. Om trafiken tidigare varit upphandlad studeras om det fortfarande finns skäl för upphandling av trafiken. För en ny upphandling studeras om det finns motiv för att genomföra upphandlingen. I båda fallen jämförs effekten av om ingenting görs med alternativa åtgärder, även inom andra trafikslag. Om utredningen leder till förslag om upphandling ges även förslag på hur trafiken ska utformas beträffande trafikomfattning, sträckning, turtäthet, avgångs- och ankomsttider, krav på fordon m.m. Utredningen remitteras sedan till berörda parter, såsom kommuner och regioner eller län samt organisationer och företag. Efter samrådet sammanställs ett förslag till beslut om vilken trafik som ska upphandlas och vilka övergripande krav som ska ställas på trafiken. Utifrån beslutet specificeras i upphandlingsdokumenten (kravspecifikationen) slutligt kraven på trafiken. Det är i kravspecifikationen Trafikverket anger den allmänna trafikplikten. Kravspecifikationen publiceras tillsammans med övriga upphandlingsdokument i samband med anbudsförfarande.

Trafikverket arbetar för närvarande på ett sätt som i många delar redan uppfyller bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om specifikation av allmän trafikplikt och policydokument för kollektivtrafik. I fråga om specifikationer för allmän trafikplikt gäller – i enlighet med vad som anges ovan – att bestämmelserna i förordningen är direkt tillämpliga och som sådana ska iakttas av Trafikverket. När det gäller policydokument för kollektivtrafik bör det, för att förtydliga regleringen kring Trafikverkets arbete i fråga om den upphandlade kollektivtrafiken, i Trafikverkets instruktion anges att verket regelbundet, i samråd med berörda parter, ska analysera behovet av att ingå avtal om allmän trafik och publicera utfallet av analysen i en rapport.

## 22.5 Innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

**Bedömning:** Ändringarna i EU:s kollektivtrafikförordning om obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser medför inget behov av ändringar i svensk rätt.

### Skälen för bedömningen

I artikel 4 i EU:s kollektivtrafikförordning anges vad avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser ska innehålla. Artikeln innehåller även bestämmelser om sociala och arbetsrättsliga frågor, innehållet i anbudshandlingar och vilken information som ska tillhandahållas vid en upphandling.

Genom ändringsförordningen ändras punkterna 1 och 6 i artikeln och tre nya punkter, 4a, 4b och 8, införs.

I fråga om innehållet i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser görs i punkten 1 ett par mindre ändringar. I led a) anges att i ett avtal eller i allmänna bestämmelser ska den allmänna trafikplikten klart och tydligt fastställas, i enlighet med specifikationen. I led b) görs en mindre ändring genom att uttrycka bestämmelsen på ett annat sätt. Denna ändring innebär i sak ingen skillnad från tidigare.

I de nya punkterna 4a och 4b finns hänvisningar till dels kollektivtrafikföretagens skyldigheter att iaktta tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter enligt unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal, dels en hänvisning till att direktiv 2001/23/EG<sup>98</sup> om skydd för arbetstagares rättigheter (det s.k. överlåtelsedirektivet) ska vara tillämpligt på byte av kollektivtrafikföretag om bytet innebär en överlåtelse i direktivets mening. De nya punkterna 4a och 4b i artikel 4 får ses som upplysningar och förtydliganden om vad som redan gäller och tycks inte innebära nya skyldigheter eller behov av nationell lagstiftning.

I punkten 6 anges att när behöriga myndigheter i enlighet med nationell rätt kräver att kollektivtrafikföretag ska uppfylla vissa

---

<sup>98</sup> Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter

kvalitetsnormer ska dessa normer anges i anbudshandlingarna och i avtalet om allmän trafik. Denna punkt ändras och utöver kvalitetsnormer, ska anbudshandlingarna och avtalet innehålla sociala normer samt sociala och kvalitetsmässiga kriterier om den behöriga myndigheten kräver detta. Ändringen får anses förtydliga vad som redan gäller och medför inte något behov av kompletterande nationella bestämmelser.

Den nya punkten 8 innehåller krav på att de behöriga myndigheterna vid ett anbuds förfarande ska göra information med anknytning till trafiken och infrastrukturen tillgänglig för berörda parter. Punkten anger även att avtalet om allmän trafik ska innehålla vissa skyldigheter för den operatör som utför trafiken (kollektivtrafikföretaget) att lämna information till den behöriga myndigheten och att den som förvaltar järnvägsinfrastrukturen (infrastrukturförvaltaren) ska tillhandahålla information om infrastrukturen. Bestämmelsen får anses omfatta avtal och anbuds förfarande som rör alla trafikslag som omfattas av förordningen. När det gäller infrastrukturspecifikationerna så anges det dock endast att det är förvaltare av järnvägsinfrastruktur som ska stödja de behöriga myndigheterna genom att tillhandahålla myndigheterna sådana specifikationer.

Ändringarna i artikel 4 är direkt tillämpliga och ska alltså beaktas av de behöriga myndigheterna. Något behov av ändring i kollektivtrafiklagen finns därför inte. Bristande efterlevnad av artikel 4.8 ska omfattas av den rättsliga prövning som föreskrivs i artikel 5.7. Bedömningen görs att den rättsliga prövningen endast bör kunna omfatta den behöriga myndighetens efterlevnad av artikel 4.8. Den information som myndigheten ska tillgängliggöra enligt artikeln är sådana uppgifter som myndigheten ska tillhandahålla inför en upphandling enligt artikel 5.3. Bristande efterlevnad av den skyldigheten ingår således i den prövning som domstolen ska göra vid en överprövning där 16 kap. LUK tillämpas enligt 4 a kap. 6 § kollektivtrafiklagen.

## 22.6 Tilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg

### 22.6.1 Allmänt

Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik. Bestämmelserna i artikel 5 tillämpas vid upphandling av tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten samt av tjänstekoncessioner som avser samtliga trafikslag som omfattas av förordningen. Vid sådana upphandlingar ska dessutom LUK tillämpas i enlighet med vad som anges i 4 a kap. kollektivtrafiklagen. Vid upphandling av tjänstekontrakt avseende kollektivtrafik med buss och spårvagn tillämpas inte artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Vid sådana upphandlingar ska i stället det generella upphandlingsregelverket, dvs. lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna tillämpas (se artikel 5.1 i EU:s kollektivtrafikförordning). Det ska dock noteras att övriga bestämmelser i EU:s kollektivtrafikförordning, t.ex. kravet i artikel 7.2 på att publicera ett förhandsmeddelande, gäller oavsett vilket trafikslag eller vilken typ av avtal som ska upphandlas.

Huvudregeln i EU:s kollektivtrafikförordning är att avtal ska tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3). I förordningen finns dock ett antal undantag från denna huvudregel. Behöriga myndigheter kan i vissa situationer eller för visst trafikslag direkttilldela avtal om allmän trafik och vidta nödgärder. Enligt EU:s kollektivtrafikförordning, i den ursprungliga lydelsen, finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjlighet att

- själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),
- direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),
- vidta nödgärder (artikel 5.5), och
- direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6).

Behöriga myndigheters möjlighet att utnyttja förordningens bestämmelser om direkttilldelning är dock beroende av om det är

tillåtet i nationell rätt. I Sverige är det tillåtet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal till ett internt företag. Direkttilldelning av avtal av mindre värde eller omfattning eller avtal som rör järnvägs-transporter är tillåtet med vissa begränsningar (se 4 a kap. 7 § kollektivtrafiklagen). Möjligheten för de behöriga myndigheterna att vidta nödåtgärder kan inte förbjudas.

Genom ändringsförordningen ändras tilldelningsbestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Den största förändringen är att den generella möjligheten att direkttilldela avtal som rör järnvägstransporter (artikel 5.6) kommer att upphöra den 25 december 2023 (se artikel 8.2 iii)). I förordningen införs dock vissa nya möjligheter att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Artikel 5 ändras även i vissa andra avseenden.

## 22.6.2 Definition av kollektivtrafik på järnväg

**Förslag:** I kollektivtrafiklagen ska klargöras att kollektivtrafik på järnväg avser detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

### Skälen för förslaget

Genom ändringsförordningen införs i artikel 2 en definition av kollektivtrafik på järnväg. Uttrycket omfattar persontransporttjänster på järnväg, med undantag för persontransporttjänster med andra spårbundna transporter såsom tunnelbana och spårväg. Den nya definitionen föranleds av att de bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik som införs genom ändringsförordningen endast gäller för kollektivtrafik på järnväg och inte för andra spårbundna transporter eller andra transportslag. I artikel 5.6 används alljämt uttrycket järnvägstransporter. I sak innebär detta emellertid ingen skillnad i förhållande till uttrycket kollektivtrafik på järnväg eftersom förordningens tillämpningsområde enbart avser kollektivtrafik.

I 1 kap. 5 § kollektivtrafiklagen anges att med allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag avses detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning. Vissa

av de nya bestämmelserna i förordningen om tilldelning av avtal föranleder innebär att kollektivtrafiklagen behöver ändras. Vissa av de bestämmelser som föreslås innehåller uttrycket kollektivtrafik på järnväg. Uttrycket bör därför läggas till i 1 kap. 5 § kollektivtrafiklagen och bör i likhet med andra ord och uttryck i bestämmelsen avse detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

### 22.6.3 Uppräkning av de olika möjligheter att tilldela avtal som finns i EU:s kollektivtrafikförordning

**Förslag:** Upplivningsbestämmelsen i kollektivtrafiklagen om de olika möjligheter att tilldela avtal som finns i EU:s kollektivtrafikförordning kompletteras med de nya bestämmelserna om tilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg som förts in i förordningen. De nya bestämmelserna i förordningen avser möjligheterna att:

1. direkttilldela avtal, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),
2. tilldela avtal efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),
3. direkttilldela avtal, om det är motiverat av strukturella och geografiska särdrag (artikel 5.4a),
4. direkttilldela avtal om trafik på fristående banor (artikel 5.4b), och
5. begränsa antalet avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

#### Skälen för förslaget

I 4 a kap. 4 § kollektivtrafiklagen finns en upplivningsbestämmelse om de olika möjligheter att tilldela avtal om allmän trafik som finns i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Paragrafen föreslås kompletteras med de fem nya bestämmelser om tilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg som tillkommit genom ändringsförordningen. Bestämmelserna reglerar de behöriga myndigheternas möjligheter att:

– direkttilldela avtal, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

- tilldela avtal efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),
- direkttilldela avtal, om det är motiverat av strukturella och geografiska särdrag (artikel 5.4a),
- direkttilldela avtal om trafik på fristående banor (artikel 5.4b), och
- begränsa antalet avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

Samtliga av de nya bestämmelserna om tilldelning gäller för avtal om kollektivtrafik på järnväg. På samma sätt som är fallet med övriga bestämmelser om direkttilldelning i förordningen, gäller de nya reglerna om direkttilldelning (artiklarna 5.3a, 5.4a och 5.4b) bara om det inte är förbjudet enligt nationell rätt.

#### **22.6.4 Direkt tilldelning motiverad av exceptionella omständigheter och tilldelning efter ett förhandsmeddelande**

**Bedömning:** Behöriga myndigheter bör inte förbjudas att utnyttja möjligheten i EU:s kollektivtrafikförordning att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg motiverat av exceptionella omständigheter.

**Förslag:** Vid direkttilldelning som är motiverad av exceptionella omständigheter eller vid tilldelning efter ett förhandsmeddelande ska bestämmelserna om dokumentation, överprövning och skadestånd samt upphandlingsskadeavgift i lagen om upphandling av koncessioner tillämpas. Vidare ska miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn beaktas om upphandlingens art motiverar detta.

#### **Skälen för bedömningen och förslaget**

##### *Direkt tilldelning motiverad av exceptionella omständigheter*

Som nämnts ovan införs genom ändringsförordningen ett antal nya möjligheter att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg. En av dessa bestämmelser finns i artikel 5.3a, som

anger att om ett avtal tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande får den behöriga myndigheten direkttilldela ett nytt avtal för en begränsad tid om myndigheten anser att det är motiverat av exceptionella omständigheter. Den behöriga myndigheten ska då fatta ett motiverat beslut och utan onödigt dröjsmål underrätta EU-kommissionen. Avtalet ska publiceras, varvid hänsyn ska tas till behovet av skydd av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen. Löptiden för avtalet får vara maximalt 5 år och ett nytt kontrakt får inte tilldelas med stöd av bestämmelsen. Avtalet får alltså inte förlängas eller förnyas för samma eller likartad allmän trafikplikt (se skäl 21 till ändringsförordningen).

I bestämmelsen ges två exempel på vad som ska anses utgöra exceptionella omständigheter. Ett exempel avser situationer där flera konkurrensutsatta anbuds-förfaranden redan har inletts av den behöriga myndigheten och antalet förväntade anbud och deras kvalitet skulle kunna påverkas om ytterligare ett avtal föregicks av konkurrensutsatt anbuds-förfarande. Ett annat exempel avser situationer där tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av kollektivtrafik.

Möjligheten att direkttilldela avtal vid exceptionella omständigheter får förbjudas i nationell rätt. Det är därför nödvändigt att ta ställning till om denna möjlighet ska vara tillåten i Sverige. Vid det lagstiftningsärende som medförde att artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning började tillämpas ansåg flera remissinsatser att det fanns behov av utökade möjligheter för de behöriga myndigheterna att kunna direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg (se prop. 2016/17:28 s. 52 f.). Mot bakgrund av att det kan förekomma situationer där exceptionella omständigheter kan motivera en direkttilldelning, exempelvis när tillämpningsområdet för ett eller flera avtal behöver ändras under kontraktets löptid, saknas anledning att begränsa en sådan möjlighet för de behöriga myndigheterna i Sverige. Direkttilldelning enligt artikel 5.3a bör därför inte förbjudas i svensk lagstiftning. Bestämmelsen i EU:s kollektivtrafikförordning har vissa likheter med bestämmelserna om ändringar av en koncession i 14 kap. 9–14 §§ LUK, vilka ska tillämpas vid konkurrensutsättningar enligt artikel 5.3 i EU:s kollektivtrafikförordning (se 4 a kap. 6 § kollektivtrafiklagen). Eftersom möjligheten att direkttilldela ett avtal på grund av exceptionella omständigheter innebär att



en upphandling inte måste konkurrensutsättas, blir bestämmelserna i LUK inte tillämpliga. Något behov av att göra särskilda undantag från möjligheten att tillämpa ändringsbestämmelserna i LUK vid upphandlingar av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg saknas därför. För en redogörelse av överväganden i fråga om ändringar under löptiden när det gäller avtal om allmän trafik hänvisas till prop. 2016/17:28 s. 48 och 49.

Med anledning av att behöriga myndigheter föreslås få utnyttja möjligheten att direkttilldela avtal enligt den aktuella artikeln kan här erinras om kravet i artikel 6.1 i EU:s kollektivtrafikförordning om att ersättningen som är knuten till ett avtal som direkttilldelats ska överensstämma med bestämmelserna i bilagan till förordningen.

### *Tilldelning efter förhandsmeddelande*

Enligt den nya artikel 5.3b får behöriga myndigheter besluta att använda sig av förhandsmeddelande för att offentliggöra sin avsikt att tilldela ett avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg. Förhandsmeddelandet ska innehålla en detaljerad beskrivning av den tjänst som ska omfattas av avtalet, vilken typ av avtal det är fråga om och avtalets löptid. Företag kan därefter inom en tidsperiod om minst 60 dagar anmäla sitt intresse. Om endast ett företag anmäler intresse får den behöriga myndigheten inleda förhandlingar med det företaget för att tilldela avtalet utan att offentliggöra ett öppet anbuds-förfarande. Möjligheten att tilldela avtal med stöd av denna bestämmelse förutsätter dock att avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstruerad avgränsning av upphandlingsparametrarna och att inget annat rimligt alternativ finns. Vidare ska det utvalda företaget kunna styrka att det kommer att kunna tillhandahålla tjänsten i enlighet med kraven. Artikel 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning har vissa likheter med bestämmelserna om upphandling utan föregående annonsering i 8 kap. 3 och 4 §§ LUK. Bestämmelserna i artikel 5.3 b kollektivtrafikförordningen avser dock en annan situation än de som regleras i 8 kap. LUK. Något skäl att ändra 4 a kap 6 § kollektivtrafiklagen finns därför inte. För en redogörelse av överväganden i fråga om krav på annonsering och konkurrensut-sättning när det gäller avtal om allmän trafik hänvisas till prop. 2016/17:28 s. 45–48.

Det kan här anmärkas att det i artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning finns krav på att behöriga myndigheter ett år innan ett anbudsförfarande inleds (eller ett avtal direkttilldelas) ska offentliggöra viss information i Europeiska unionens officiella tidning. Detta krav på offentliggörande får anses gälla oaktat vilken tilldelningsmetod som den behöriga myndigheten kommer att använda sig av. Med andra ord får regleringen förstås så att den behöriga myndigheten senast ett år innan ett förhandsmeddelande enligt artikel 5.3b publiceras ska offentliggöra den information som framgår av artikel 7.2. I den händelse fler än ett företag anmäler intresse efter ett förhandsmeddelande eller om övriga villkor i artikel 5.3 b inte är uppfyllda, måste en annons för att konkurrensutsätta tilldelningen annonseras.

Bestämmelsen om förhandsmeddelande är direkt tillämplig och de behöriga myndigheternas möjligheter att använda sig av detta förfarande kan inte förbjudas i nationell lagstiftning.

#### *Vissa bestämmelser i lagen om upphandling av koncessioner ska tillämpas*

Vid sådana direkttilldelningar enligt EU:s kollektivtrafikförordning som hittills tillåtits i Sverige, ska enligt 4 a kap. 10 och 11 §§ kollektivtrafiklagen vissa bestämmelser i LUK tillämpas. Även vid direkttilldelningar enligt artikel 5.3a (exceptionella omständigheter) bör det i nationell rätt föras in kompletterande bestämmelser. De bestämmelser som bör göras tillämpliga i dessa fall är bestämmelserna om dokumentation (10 kap. 14 §), överprövning och skadestånd (16 kap. 4–21 §§) samt upphandlingsskadeavgift (17 kap.) i LUK. Även bestämmelsen om beaktande av miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn i 4 kap. 3 § LUK bör göras tillämplig. Bestämmelsen i artikel 5.3 b om tilldelningar efter ett förhandsmeddelande innehåller vissa bestämmelser om annonsens innehåll och en minimigräns avseende vilken tidsfrist som ska tillämpas. Bestämmelsen innehåller vidare ett antal villkor för att förhandlingar ska kunna inledas utan att ett öppet anbudsförfarande offentliggörs. Mot denna bakgrund kommer flertalet bestämmelser i LUK inte att aktualiseras vid tillämpningen av artikel 5.3 b. I likhet med vad som gäller vid direkttilldelningar bör dock de ovan nämnda bestämmelserna i LUK göras tillämpliga vid tilldelningar enligt artikel 5.3

b. Bestämmelsen i 4 a kap. 11 § kollektivtrafiklagen föreslås därför ändras för att även gälla vid tilldelningar enligt artikel 5.3a och 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning.

På samma sätt som är fallet vid direkttilldelningar till ett internt företag (artikel 5.2) och vid nödgärder (artikel 5.5) bör, om tilldelningar enligt artikel 5.3a och 5.3b överprövas, vissa bestämmelser i 16 kap. LUK ha en anpassad innebörd. Vid tillämpningen av bestämmelserna om överprövning av en upphandling, överprövning av ett avtals giltighet och skadestånd i LUK ska alltså hänvisningar till överträdelser av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelser av artikel 5.3a och 5.3b i EU:s kollektivtrafikförordning. Det föreslås därför att 4 a kap. 11 § tredje stycket kollektivtrafiklagen justeras i enlighet med detta.

### **22.6.5 Direkttilldelning motiverad av strukturella och geografiska särdrag och direkttilldelning av avtal om trafik på fristående banor**

**Förslag:** Behöriga myndigheter bör inte tillåtas att utnyttja möjligheterna i EU:s kollektivtrafikförordning att direkttilldela avtal om allmän trafik om kollektivtrafik på järnväg som motiveras av strukturella och geografiska särdrag eller på fristående banor där trafiken utförs av den som också förvaltar infrastrukturen.

#### **Skälen för förslaget**

##### *Direkttilldelning motiverad av strukturella och geografiska särdrag*

Den nya bestämmelsen i artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning innebär en möjlighet för behöriga myndigheter att – om vissa villkor med avseende på järnvägsmarknadens eller järnvägsnätets art och struktur är uppfyllda – direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om ett sådant avtal skulle leda till att tjänstens kvalitet eller kostnadseffektivitet förbättras.

En direkttilldelning enligt artikel 5.4a kräver att detta är motiverat av relevanta strukturella och geografiska särdrag hos marknaden och nätet i fråga, i synnerhet i fråga om storlek, efterfrågesituation, nätets komplexitet och tekniska och geografiska isolering samt de tjänster som avtalet omfattar. Enligt en särskild bestämmelse anses dessa kriterier uppfyllda för medlemsstater där den årliga marknadsvolymen är mindre än 23 miljoner tågkilometer och som endast har en behörig myndighet på nationell nivå och ett avtal om allmän trafik som omfattar hela nätet. Denna särskilda bestämmelse är dock inte relevant för Sveriges del. Ett ytterligare krav för att direkttilldelning ska få ske är att avtalet ska leda till förbättrad kvalitet eller förbättrad kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet.

Om den behöriga myndigheten har för avsikt att utnyttja möjligheten i artikel 5.4a att direkttilldela ett avtal, ska den behöriga myndigheten offentliggöra ett motiverat beslut om på vilket sätt villkoren i artikeln är uppfyllda och informera EU-kommissionen om detta inom en månad från offentliggörandet.

Ett avtal som tilldelats enligt artikel 5.4a ska innehålla mätbara, öppna och verifierbara krav avseende utförandet. Avtalet ska vidare innehålla särskilda indikatorer avseende utförandet av trafiken som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att genomföra regelbundna utvärderingar av om järnvägsföretaget uppfyller kraven. Resultatet av sådana utvärderingar ska offentliggöras. Avtalet ska slutligen innehålla verkningfulla och avskräckande åtgärder som ska vidtas om järnvägsföretaget inte uppfyller kraven i avtalet. Den behöriga myndigheten ska kunna, helt eller delvis, tillfälligt upphäva eller säga upp avtalet.

Medlemsstaterna har rätt att förbjuda behöriga myndigheter att direkttilldela avtal enligt artikel 5.4a. Det är därför nödvändigt att ta ställning till om sådan direkttilldelning som avses i artikeln ska tillåtas eller inte i Sverige. Kollektivtrafiklagen ger redan i dag såväl Trafikverket som regionala kollektivtrafikmyndigheter möjlighet att på ett enklare sätt direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg (se 4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen). Här ska också påpekas att det genom ändringsförordningen i artikel 5.7 införts ett krav på att det ska finnas möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut och att resultatet

av en sådan bedömning ska offentliggöras. Det är än så länge oklart om och i så fall hur artikel 5.4a och det nya kravet i artikel 5.7 kommer att tillämpas i andra länder. Det synes emellertid stå klart att möjligheten i artikel 5.4a att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg innebär ett mer komplicerat och osäkert sätt att direkttilldela sådana avtal än det som erbjuds genom den befintliga regleringen i 4 a kap. 7 första stycket kollektivtrafiklagen. Det saknas därför skäl att i tillåta direkttilldelning enligt artikel 5.4a i EU:s kollektivtrafikförordning. En bestämmelse om att direkttilldelning enligt nämnda artikel inte är tillåten bör därför föras in i kollektivtrafiklagen.

Möjligheten att direkttilldela avtal som rör järnvägstransporter enligt 4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen är baserad på artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning. Denna artikel kommer att upphöra att gälla den 25 december 2023. Det innebär att bestämmelsen i 7 § kollektivtrafiklagen kommer att behöva ändras innan dess. Sådana ändringar bör dock anstå i avvaktan på en utvärdering av tillämpningen av de möjligheter att direkttilldela avtal som är tillåtna (se även den bedömning som görs i det följande avsnittet).

#### *Direkttilldelning som avser trafik på fristående banor*

Artikel 5.4b innebär en möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg när avtalet avser drift av persontrafik på fristående banor där trafiken bedrivs av samma företag som förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastrukturen på vilken tjänsten tillhandahålls.

Medlemsstaterna har rätt att förbjuda behöriga myndigheter att direkttilldela avtal enligt artikel 5.4b. Det är därför nödvändigt att ta ställning till om artikeln ska tillåtas eller inte i Sverige.

Eftersom Roslagsbanan och Saltsjöbanan, som är de enda fristående banor som finns i Sverige för kollektivtrafik på järnväg, inte förvaltas av den aktör som bedriver trafiken saknas för närvarande behov av att tillåta direkttilldelning enligt artikel 5.4b i Sverige. Det bör därför införas en bestämmelse i kollektivtrafiklagen som förbjuder direkttilldelning enligt denna artikel.

### *Bedömning av ett oberoende organ*

Som nämnts ovan har en ny bestämmelse förts in i artikel 5.7 i EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt denna bestämmelse ska det finnas en möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av den berörda medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut i fall som omfattas av artikel 5.4a och 5.4b. Eftersom det föreslås att direkttilldelningar enligt dessa bestämmelser ska förbjudas krävs i dagsläget inte några nationella åtgärder för att uppfylla kravet i artikel 5.7 på att sådana bedömningar ska kunna göras.

### **22.6.6 Övriga ändringar av tilldelningsbestämmelserna**

**Bedömning:** Det saknas skäl att nu ändra svensk rätt till följd av övriga ändringar av tilldelningsbestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning.

### **Skälen för bedömningen**

#### *Artikel 5.2 – direkttilldelning till ett internt företag*

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning får behöriga lokala myndigheter – om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning och om vissa villkor är uppfyllda – besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller genom direkttilldelning uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar (internt företag) att göra detta (artikel 5.2). Flera myndigheter kan gå samman och själv utföra trafiken eller direkttilldela avtal till ett internt företag, som åtminstone en av de behöriga lokala myndigheterna kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

Genom ändringen av EU:s kollektivtrafikförordning får, när det gäller kollektivtrafik på järnväg, en grupp av behöriga myndigheter endast vara sammansatt av lokala behöriga myndigheter. Kollektivtrafiken eller avtalet om allmän trafik får dessutom endast omfatta transportbehoven för tätorter eller landsbygdsområden.

Artikel 5.2 är direkt tillämplig och ändringen föranleder inget behov av någon ändring i nationell rätt. Tillämpningen av artikel 5.2 regleras i 4 a kap. 11 § kollektivtrafiklagen.

#### *Artikel 5.4 – direkttilldelning upp till tröskelvärden*

I artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning finns särskilda tröskelvärden, under vilka medlemsstaterna kan tillåta att direkttilldelning av avtal om allmän trafik får ske. Bestämmelsen angav tidigare att direkttilldelning kan tillåtas om det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än 1 000 000 euro eller om det gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 km om året. Genom ändringsförordningen har bestämmelsen kompletterats med särskilda tröskelvärden i fråga om avtal som rör kollektivtrafik på järnväg. Genom kompletteringen får avtal som inbegriper sådan trafik direkttilldelas om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas till mindre än 7 500 000 EUR eller om avtalet avser ett årligt tillhandahållande av mindre än 500 000 kilometer kollektivtrafik. Liksom tidigare kan medlemsstaterna förbjuda direkttilldelning enligt artikel 5.4 eller sänka de tröskelvärden som anges i artikeln (se prop. 2016/17:28 s. 57).

I 4 a kap. 7 § kollektivtrafiklagen finns bestämmelser om under vilka gränsvärden vissa avtal får direkttilldelas. Enligt andra stycket i paragrafen är direkttilldelning enligt artikel 5.4 tillåten endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten. I fråga om utformningen av bestämmelsen i denna del hänvisas till proposition 2016/17:28 s. 55–59. Direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg regleras i paragrafens första stycke. För regionala kollektivtrafikmyndigheter är direkttilldelning av sådana avtal tillåten om det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till högst 7 500 000 euro. Möjligheten i 4 a kap. 7 § första stycket att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg baseras på det generella undantaget i artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning men beloppsgränsen om 7 500 000 euro sattes med beaktande av att det genom ändringsförordningen skulle införas ett sådant tröskelvärde för direkttilldelning av avtal avseende kollektivtrafik på järnväg i

EU:s kollektivtrafikförordning (se prop. 2016/17:28 s. 60). Trafikverket får dock direkttilldela sådana avtal, oavsett belopp.

Artikel 5.4 anger att direkttilldelning upp till gränsvärdet om 7 500 000 euro är tillåten om avtalet inbegriper kollektivtrafik på järnväg, dvs. avtalet behöver inte enbart gälla kollektivtrafik på järnväg. I skäl 23 anges att de högre tröskelvärdena i blandade avtal bör användas för de avtal där järnvägstrafiken står för mer än 50 procent av värdet av trafiken i fråga. Som nyss nämnts har regionala kollektivtrafikmyndigheter möjlighet att direkttilldela avtal som gäller kollektivtrafik på järnväg upp till gränsvärdet om 7 500 000 euro. Förekomsten av blandad upphandling på kollektivtrafikområdet är begränsad. Det saknas därför skäl att låta gränsvärdet avse blandad trafik. Trafikverkets möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg bör vidare alltså vara obegränsad och måste därmed grundas på artikel 5.6. Regleringen i 4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen bör därför i nuläget kvarstå oförändrad. Som nämnts ovan kommer möjligheten att direkttilldela avtal med stöd av artikel 5.6 att upphöra den 25 december 2023. De ändringar i kollektivtrafiklagen i fråga om möjligheterna att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg som innan dess måste ske bör anstå i avvaktan på utvärdering av tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna.

#### *Artikel 5.6a – begränsa antalet avtal till ett järnvägsföretag*

Genom ändringsförordningen införs i artikel 5.6a en ny bestämmelse som anger att behöriga myndigheter – för att öka konkurrensen mellan järnvägsföretag – får besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som omfattar delar av samma nät eller grupp av sträckor ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna, innan de inleder det konkurrensutsatta anbudsförfarandet, besluta att begränsa antalet avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

Bestämmelsen är direkt tillämplig och kräver inte några kompletterande bestämmelser i nationell rätt.



## Övrigt

Ändringsförordningen innebär vidare att artikel 5.3 ändras i redaktionellt hänseende och att det görs ett par mindre justeringar av ordalydelsen i artikel 5.5. Ändringarna föranleder inget behov av ändringar i svensk rätt.

## 22.7 Rullande materiel på järnväg

**Bedömning:** Bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om åtgärder för att säkerställa tillgång till rullande materiel föranleder inga kompletterande bestämmelser i svensk rätt.

### Skälen för bedömningen

#### *Tillgång till rullande materiel på järnväg*

Genom ändringsförordningen införs en ny artikel, artikel 5a, om rullande materiel på järnväg. Bestämmelsen anger att de behöriga myndigheterna, när de förbereder ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, ska bedöma huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Den behöriga myndigheten ska i utvärderingen ta hänsyn till vilka möjligheter som finns att leasa fordon på den relevanta marknaden. Utvärderingsrapporten ska offentliggöras.

Den behöriga myndigheten får besluta att, i enlighet med nationell rätt och i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd, vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Exempel på sådana åtgärder kan omfatta att

- den behöriga myndigheten själv anskaffar den rullande materielen,
- myndigheten ställer en garanti för finansieringen av den rullande materielen,
- myndigheten åtar sig att överta den rullande materielen vid utgången av avtalet, eller

– flera behöriga myndigheter samarbetar i syfte att skapa en gemensam fordonspark.

Om den rullande materielen som använts för ett avtal ska göras tillgänglig för ett nytt kollektivtrafikföretag, ska den behöriga myndigheten i upphandlingsdokumenten inkludera all tillgänglig information om kostnaden för underhåll av den rullande materielen och om dess fysiska skick.

Artikel 5a är direkt tillämplig och kräver inga kompletterande bestämmelser eller ändringar i nationell rätt. Artikeln innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter och Trafikverket inför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande behöver utvärdera om det finns verkningfull och icke-diskriminerande tillgång till rullande materiel på den relevanta marknaden. Bedömningen ska sedan offentliggöras, vilket bör kunna ske i samband med att t.ex. anbudshandlingarna offentliggörs.

I Sverige finns AB Transitio, som fungerar som ett vagnbolag för en stor del av de fordon (främst motorvagnar) som används i den trafik som upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Fordonen står då till förfogande för det järnvägsföretag som enligt avtalet ska utföra trafiken. Transitio ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, men de tre största myndigheterna (i Stockholm, Skåne och Västsverige) äger själva de fordon som används i deras trafik. Tidigare fungerade den kvarvarande delen av Affärsverket Statens järnvägar som ett vagnbolag för den av Rikstrafiken interregionalt upphandlade trafiken. Verksamheten avvecklades slutligen 31 december 2012 och kvarvarande tillgångar fördes över till Trafikverket. Trafikverket ska enligt sin instruktion förvalta och hyra ut järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, i andra hand andra järnvägsföretag.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> 6 § 5 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

## 22.8 Offentliggörande

### *Årsrapport*

Artikel 7 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om offentliggörande av viss information. Enligt artikel 7.1 ska de behöriga myndigheterna en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt område (årsrapporten). Artikeln anger vidare vilka uppgifter som en sådan rapport ska innehålla.

När det gäller årsrapporten har Sveriges Kommuner och Landsting tagit fram en vägledning för regionala kollektivtrafikmyndigheter.<sup>100</sup> Genom ändringsförordningen utökas kraven på årsrapportens innehåll något. Vidare anger bestämmelsen nu att medlemsstaterna ska underlätta central tillgång till årsrapporterna, exempelvis via en gemensam webbportal. Det förefaller lämpligt att Trafikverket, Transportstyrelsen eller Trafikanalys ges i uppdrag att fullgöra ett sådant åtagande.

### *Offentliggörande ett år innan en upphandling*

I artikel 7.2 finns krav på att en behörig myndighet, senast ett år innan ett anbudsförfarande inleds eller ett avtal direkttilldelas, ska i Europeiska unionens officiella tidning avisera sin avsikt att ingå avtal. Enligt bestämmelsen ska myndigheten vid ett sådant offentliggörande bl.a. ange planerad tilldelningsmetod och de tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet, dvs. sådana element som ingår i den allmänna trafikplikten. Informationen behöver dock inte offentliggöras i fråga om avtal som rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år eller när det är fråga om en nödåtgärd.

Genom ändringsförordningen utökas kraven vad gäller informationen som ska publiceras till att även avse uppgifter om den planerade startdagen för avtalet och avtalets löptid. Ändringen föranleder inget behov av ändring i nationell rätt. EU-kommissionen

---

<sup>100</sup> Vägledning för regionala kollektivtrafikmyndigheter – Begrepp om metoder för den årliga rapporten, utgivningsdag 2014-02-11

har tagit fram standardformulär som kan användas vid den publicering som krävs enligt artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning.

### *Informationsmeddelande om avtal om kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelats*

I artikel 7.3 i EU:s kollektivtrafikförordning finns krav på att den behöriga myndigheten ska offentliggöra vissa uppgifter om ett avtal som avser järnvägstransporter direkttilldelats med stöd av artikel 5.6. Artikel 7.3 ändras inte genom ändringsförordningen. Som tidigare nämnts kommer artikel 5.6 dock att upphöra att gälla den 25 december 2023 och vid samma tidpunkt kommer även artikel 7.3 att upphöra att gälla (se artikel 8.2 iii)). Direkttilldelning med stöd av artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning kan ske i den utsträckning som är tillåtet enligt 4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen. Vid sådan direkttilldelning ska alltså offentliggörande enligt artikel 7.3 ske. EU-kommissionen har tagit fram standardformulär som kan användas vid publicering av sådant informationsmeddelande som avses i nämnda bestämmelse.

## **22.9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

### **22.9.1 EU:s kollektivtrafikförordning**

EU:s kollektivtrafikförordning trädde i kraft den 3 december 2009. I artikel 8 finns dock bestämmelser om övergångsperiod. Enligt artikel 8.2 ska avtal om allmän trafik på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 från och med 3 december 2019. Fram till dess ska medlemsstaterna dock vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem.

Ändringsförordningen beslutades den 14 december 2017 och trädde i kraft tio dagar senare, dvs. den 24 december 2017. Ändringarna av artikel 5 i förordningen kommer därmed att ske innan skyldigheten att tilldela avtal enligt bestämmelsen i dess ursprungliga lydelse gäller fullt ut. Med ändringsförordningen införs nya övergångsbestämmelser i artikel 8. Den nya artikeln 8.2 innebär i huvudsak samma sak som den gamla bestämmelsen, dvs. att avtal ska

tilldelas enligt bestämmelserna i artikel 5 från och med den 3 december 2019 men att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5. Med andra ord innebär förordningen alltjämt att medlemsstaterna ska verka för att börja tillämpa huvudregeln att avtal ska tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Artikel 8.2 anger emellertid också att den generella möjligheten i artikel 5.6 att direkttilldela avtal om trafik på järnväg och det tillhörande kravet på visst särskilt offentliggörande vid en sådan tilldelning i artikel 7.3 ska upphöra att gälla den 25 december 2023. Därutöver innehåller artikel 8.2 även vissa särskilda bestämmelser om löptiden för avtal om kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas.

### 22.9.2 Kollektivtrafiklagen

**Bedömning:** De föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen bör träda i kraft så snart som möjligt. Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

#### Skälen för bedömningen

Ändringsförordningen trädde i kraft den 24 december 2017. Enligt övergångsbestämmelsen i artikel 8 ska avtal om allmän trafik tilldelas i enlighet med artikel 5 senast den 3 december 2019. Enligt bestämmelserna i 4 a kap. kollektivtrafiklagen tilldelas avtal enligt regleringen i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning i dess ursprungliga lydelse. Ändringsförordningen har inneburit att artikel 5 har ändrats på flera punkter. EU:s kollektivtrafikförordning har även ändrats såvitt gäller vissa andra artiklar, som är direkt tillämpliga. De föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Det saknas behov av övergångsbestämmelser.



## 23 Följdändringar i andra lagar

Fjärde järnvägspaketet innebär att en mängd ändringar i andra lagar behöver göras. Det handlar framför allt om att hänvisning bör ske till lagrum i de nya lagarna (järnvägsmarknadslagen, järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen, lagen om nationella järnvägssystem) i stället för till lagrum i järnvägslagen (2004:519). Närmare beskrivning av ändringarna återfinns i författningskommentaren.

Det behöver även ske förordningsändringar. När det gäller förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor handlar det om justeringar av flera bestämmelser på grund av direktiv (EU) 2016/798, även om ändringarna på grund av direktivet inte tillför förordningen någonting väsentligt nytt.





## 24 Konsekvenser

### 24.1 Syftet med regleringen

Genom förslagen i promemorian genomförs fjärde järnvägspaketet i svensk rätt samtidigt som det görs en omstrukturering av stora delar av den befintliga EU-rättsligt grundade järnvägslagstiftningen. Regleringen i fjärde järnvägspaketet syftar till att bidra till en öka järnvägens konkurrenskraft för att därigenom ta tillvara järnvägens potential att effektivt leverera snabba, volymstarka, energieffektiva och därmed mindre miljöbelastande transporter. Detta ska åstadkommas genom åtgärder som undanröjer tekniska och administrativa hinder samtidigt som nivån på järnvägssäkerheten upprätthålls eller förbättras. Regleringen i fjärde järnvägspaketet innebär

- ett utvidgat geografiskt tillämpningsområde för EU-harmoniserade krav på järnvägsutrustnings tekniska utformning och säkra drift,
- ändrade ansöknings-, berednings- och beslutsprocesser för godkännande av järnvägsutrustning,
- ändrade berednings- och beslutsprocesser för utfärdande eller tillbakadragande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag,
- skärpta säkerhetskrav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i förhållande till anlitade leverantörer,
- utökad roll för ERA på driftskompatibilitets- och säkerhetsområdena,
- öppnande av marknaderna för nationella persontransporter på järnväg,
- ökad användning av konkurrensupphandling av skattefinansierade nationella persontransporttjänster på järnväg, samt
- skärpta krav på organisation och särredovisning för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i syfte att ge bättre förutsättningar för effektiv konkurrens.

### **24.1.1 Den föreslagna lagregleringens struktur**

EU:s järnvägsreglering har kommit att bli mycket omfattande och detaljerad. Regleringen inom EU sker på två nivåer och är uppdelad på tre olika direktiv. Direktiven kompletteras av en mängd rättsakter, ofta i form av direkt tillämpliga EU-förordningar beslutade av kommissionen inom ramen för kommittéförfarande eller i form av delegerade akter. Som framgått föreslås att järnvägslagen (2004:519) ska ersättas av fyra nya lagar. I kapitel 5 redogörs närmare för skälen bakom detta byte av struktur. Ambitionen är att öka överskådligheten och tydligheten inom varje direktivområde. Begreppsapparat och tillämpningsområde skiljer sig också åt mellan direktiven, även om skillnaderna är små mellan driftskompatibilitets- och säkerhetsdirektivet. Med föreslagen lagstruktur undviks att den svenska lagen belastas med allt för många komplexa och därmed svårtolkade undantagsbestämmelser. Regleringen bedöms också bli mer anpassad till den specialisering som präglar sektorn och därmed mer lättöverskådlig för de flesta av sektorns olika aktörer.

### **24.1.2 Direktivnära utformning av förslagets bestämmelser**

Förslagen i promemorian har getts en direktivnära utformning. Bedömningen har gjorts att ett annat och friare förhållningssätt skulle medföra ökad risk för tolkningsproblem, framför allt i relation till de detaljerade och direkt tillämpliga bestämmelserna i EU-förordningar. Tolkningsproblem riskerar i sin tur att leda till kostnadsdrivande rättsosäkerhet. Det är fråga om ett omfattande och komplext regelverk och utgångspunkten har därför varit att utnyttja de möjligheter till undantag som ges i direktiven i syfte att begränsa kostnader och administrativa bördor. Den möjlighet som ges i driftskompatibilitets- och säkerhetsdirektiven att flytta fram genomförandet ett år, till den 16 juni 2020 har utnyttjats. Bedömningen görs att förslagen i promemorian överensstämmer med de krav som ställs i direktiven och således inte går utöver de krav som uppställs till följd av Sveriges medlemskap i EU. Utgångspunkten har varit att så långt möjligt bibehålla och utnyttja redan etablerade nationella system och rutiner. Val mellan olika alternativa lösningar har varit få pga. av det nya EU-regelverkets detaljerade karaktär. I de fall det har bedömts finnas utrymme för alternativa

lösningar, har de lösningar valts som innebär minst administrativa bördor och kostnader för berörda aktörer och företag.

### **24.1.3 Aktörer som påverkas av förslagen i promemorian**

#### **Järnvägsmarknadens aktörer**

Den lagstiftning som föreslås i promemorian omfattar i princip hela den offentligrättsliga regleringen på järnvägsområdet och berör därmed alla företag, myndigheter och organisationer som verkar inom detta område. Redan 1988 inleddes uppdelningen av järnvägsverksamheten i Sverige. I dag består marknaden av ett stort antal företag med olika inriktning och verksamhet. Strukturomvandlingen pågår alltjämt och såväl ytterligare uppdelningar som konsolideringar inom vissa marknadssegment kan förväntas.

De nyheter i sak som föreslås i promemorian gäller framför allt godkännandeprocessen för fordon och i viss utsträckning även fasta järnvägsinstallationer samt processen för beviljande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag. När det gäller SERA-direktivet och marknadsregleringen handlar det i Sverige (där persontrafikmarknaden redan har öppnats för konkurrens) främst om ett antal regler om hur infrastrukturförvaltare ska organiseras i syfte att garantera deras oberoende.

De aktörer som berörs av nyheterna i fjärde järnvägspaketet är dels de tredjeparts oberoende bedömningsorgan som utför EG-kontroll, dels de som hos behörig tillståndsmyndighet ansöker om att få järnvägsfordon och fasta anläggningar godkända. Det gäller tillverkare av järnvägsmateriel, infrastruktur- och terminal- eller depåförvaltare som gör olika typer av anläggningsinvesteringar samt ägare av järnvägsfordon och vissa andra fordonsinnehavare. Nyheterna i regleringen berör även järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som behöver säkerhetsintyg respektive säkerhetstillstånd. På myndighetssidan berörs Transportstyrelsen, men även Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare. Här bör även nämnas ERA som får en betydligt utökad roll t.ex. genom att besluta om godkännanden av fordon och gemensamma säkerhetsintyg.

## *Järnvägsföretag*

Det finns olika sätt att redogöra för antal järnvägsföretag i landet. Antingen kan man utgå ifrån hur många som har tillstånd att utföra trafik som järnvägsföretag, vilket våren 2019 är 87 stycken, eller så begränsar man sig till dem som utför transporter av personer eller gods. Utöver de företag som har tillstånd att bedriva person- eller godstrafik, finns företag som har tillstånd att utföra t.ex. industri- växling, underhåll av infrastruktur eller verkstadsarbete för underhåll av fordon. För dem är trafikutövertillståndet i huvudsak förenat med antingen fordonsförflyttningar inom eget verkstadsområde eller framförande av specialfordon som används i den egna produktionen, t.ex. spårbyteståg, spårriktmaskiner och ballastplogar.

Om dessa järnvägsföretag för tillfället lämnas därhän finns det sammanlagt ett 30-tal företag som utför järnvägstransporter på kommersiell grund, varav ca 20 utför passagerartransporter och ca 10 godstransporter. Sammanlagt omsatte dessa företag enligt senast tillgängliga uppgifter (2016) ca 18.5 miljarder kr, varav drygt 12 miljarder kr avser persontrafik och drygt 6 miljarder kr avser godstrafik. Staten äger SJ AB (persontrafik), Green Cargo AB (godstrafik) och LKAB Malmtrafik (godstrafik på Malmbanan). Utöver SJ AB bedriver MTR Nordic AB kommersiell persontrafik på sträckan Stockholm-Göteborg. Fler järnvägsföretag är dock verk-samma som operatörer i den upphandlade trafiken. T.ex. Arriva Sverige AB (ägt av tyska DB), Transdev AB (ägt av Caisse des depots et consignations och Rethmann-gruppe) och Svenska Tågkompaniet AB (ägt av norska NSB). A-Train AB (ägt av Portare AB) bedriver persontrafik Stockholm-Arlanda under namnet Arlanda Express enligt den koncession med staten som inkluderade byggandet av Arlandabanan.

På godstrafiksidan kan vid sidan av de statliga företagen Green Cargo AB och LKAB Malmtrafik också nämnas Hector Rail (ägt av EQT AB).

När det gäller marknaden för persontransporter på järnväg hade enligt Transportstyrelsen SJ AB 2017 en marknadsandel på ungefär 75 procent mätt i omsättning. Närmast därefter kommer A-Train AB med 7 procent och Arriva Sverige AB med 5 procent. På marknaden för godstransporter på järnväg är Green Cargo AB störst med en marknadsandel på knappa 60 procent, följt av LKAB Malmtrafik

med 17 procent och Hector Rail AB med 14 procent. Konkurrensen på persontrafikmarknaden är mer påtaglig inom den upphandlade trafiken än inom den kommersiella. Det är också inom den upphandlade trafiken det finns störst möjlighet för företagen att generera vinst. Persontransporter genererar i snitt högre vinster än godstransporter, och då i synnerhet inom den upphandlade trafiken. Godstrafikmarknaden är betydligt mindre lönsam och ett flertal företag har problem med att få ekonomin att gå runt.

### *Infrastrukturförvaltare*

Den överlägset största infrastrukturförvaltaren är Trafikverket, som förvaltar det statliga järnvägsnätet. Totalt förvaltar myndigheten drygt 14 700 spårkilometer, medan Sveriges totala järnvägsnät omfattar drygt 16 500 spårkilometer. I Trafikverkets uppdrag ingår att ansvara för utveckling, drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Inom ramen för utvecklings- och vidmakthållandeverksamheterna upphandlar Trafikverket en stor mängd fasta anläggningar, delar av, eller komponenter i sådana. Inte sällan krävs ett godkännande av Transportstyrelsen innan en ny eller helt eller delvis ombyggd fast anläggning får tas i bruk. Trafikverket berörs därför i hög grad av bestämmelserna om godkännande i det fjärde järnvägspaketets tekniska pelare. Vidare ansvarar Trafikverket för den långsiktiga planeringen av transportsystemet vad gäller såväl järnväg som andra trafikslag. Trafikverket har också ansvaret för att verka för tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken genom bl.a. upphandling av viss järnvägstrafik. Andra svenska infrastrukturförvaltare är A-Train AB, Inlandsbanan AB och Öresundsbrokonsortiet. Samråd sker mellan Trafikverket och dessa infrastrukturförvaltare i samband med kapacitetsfördelningen. A-Train AB är infrastrukturförvaltare på Arlandabanan och ansvarar för driften av banan, upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftssättning på anläggningen. Det statligt ägda bolaget Arlandabanan Infrastructure AB äger Arlandabanan inklusive tre stationer vid Arlanda flygplats. Öresundsbro Konsortiet äger och förvaltar Öresundsbron. Det är ett dansk-svenskt företag som ägs till 50 procent vardera av A/S Øresund (helägt av danska staten via ett holdingbolag) och SvenskDanska Broförbindelsen - SVEDAB AB (som ägs

av svenska staten). Inlandsbanan AB ägs av 15 kommuner längs banan som har ett avtal med staten att förvalta banan mellan Mora och Gällivare. Utöver dessa större infrastrukturförvaltare finns ett stort antal mindre sådana. Det rör sig t.ex. om kommuner eller kommunala bolag som förvaltar infrastruktur som ansluter hamnar och större godsterminaler till järnvägsnätet. Infrastrukturen i hamnar, verkstadsanläggningar, industrianläggningar, godsterminaler och godsdepåer etc. förvaltas ofta av privat, kommunalt eller statligt ägda bolag, som också svarar för hamn-, underhålls-, tillverknings eller terminalverksamheten i anläggningen i fråga. Totalt finns för närvarande 299 infrastrukturförvaltare i Sverige. Regionala kollektivtrafikmyndigheter äger en del lokala, ofta funktionellt och tekniskt fristående, järnvägar, främst i stockholmsregionen (Roslagsbanan och Saltsjöbanan).

### *Trafikorganisatörer*

I den svenska organisationen av järnvägssektorn är särskilda trafikorganisatörer viktiga aktörer. Trafikorganisatörerna är i första hand de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, i vissa fall med utförande planeringsbolag, som planerar vilken lokal och regional kollektivtrafik med buss eller tåg som bör drivas i respektive län och i vissa fall in i angränsande län. Genom upphandling av denna delvis skattefinansierade trafik, som regleras genom dels EU:s kollektivtrafikförordning, dels kollektivtrafiklagen, styr de utbudet och utformningen av en stor del av järnvägstrafiken. De svarar också för regionala och lokala biljettsystem och försäljning av biljetter. De är ibland även ägare av olika typer av stationsanläggningar och av järnvägsfordon som används i den upphandlade persontrafiken på järnväg. Trafikorganisatörer finns också på godstrafiksidan. Huvudsakligen handlar det där om speditörer som knyter ihop olika järnvägsföretag och andra transportföretag i ett nätverk.

### *Museiföreningar*

Nära 30 procent av tillstånden att bedriva järnvägstrafik innehas av olika föreningar som är engagerade i någon form av museiverksamhet antingen på eget nät eller på det av Trafikverket förvaltade

järnvägsnätet. Denna verksamhet bedrivs i regel på ideell grund som oftast har en mycket smal finansiell bas. Dessa föreningar är normalt mycket känsliga för nya ekonomiska och administrativa pålagor. Bland annat mot bakgrund härav har de undantag som med stöd av direktiven kan göras för denna typ av järnvägsverksamhet utnyttjats i syfte att så långt möjligt begränsa administrativa bördor och kostnader.

### *Tillverkare av fordon och annan utrustning*

Marknaderna för järnvägsutrustning har en längre tid varit föremål för en kraftig koncentrationsprocess. Tillverkarna av järnvägsutrustning är i dag i regel stora internationellt verksamma koncerner som t ex. Bombardier, ALSTOM och Siemens, som växt genom sammanslagningar och uppköp av tidigare i huvudsak nationellt ägda och verksamma tillverkare. Dessa globalt verksamma aktörer har genomgående efterfrågat och stött den inom EU sedan 25 år pågående harmoniseringen av järnvägen som tekniskt system. Nationell särreglering av kravbilder för järnvägsutrustning och kontroll av att kraven är uppfyllda lägger ofta hinder i vägen för rationell produktion i deras verksamheter. De har därför varit starka tillskyndare av det fjärde järnvägspaketet och särskilt i de delar som avser harmoniserade godkännandeprocesser med ERA som europeisk tillståndsmyndighet.

### *Spårentreprenörer*

Spår- eller järnvägsentreprenörer är företag som på uppdrag av t.ex. Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare och med användande av materiel från järnvägssektorns utrustningstillverkare, vidmakthåller eller nybygger järnväg. Viktiga spårentreprenörer verksamma i Sverige är bl.a. det statligt ägda Infranord AB, Strukton Rail AB (ägt av ett holländskt infrastrukturbolag) och NRC Sverige AB, som ingår i NRC Group vars moderbolag har säte i Norge..

### *Vagnbolag och andra fordonsinnehavare*

Innehav av järnvägsfordon (lok, vagnar, arbetsfordon) kan anta flera former. Många gånger äger och förvaltar järnvägsföretagen sina egna fordon i syfte att använda dem för person- eller godstransporter. Det gäller t.ex. de flesta av SJ AB:s lok och motorvagnar. Det gäller även för Green Cargo AB:s och flertalet andra godsoperatörers lok. Vidare äger vissa spårentreprenörer och underhållsföretag egna arbetsfordon. I andra fall hyrs fordon in från andra aktörer, som äger fordonen, t ex. vagnbolag. Transitio AB fungerar som ett vagnbolag för en stor del av de fordon som används i den trafik som upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Fordonen står då till förfogande för de järnvägsföretag som har kontrakt på att utföra trafiken. Transitio AB ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, men de tre största (i Stockholm, Skåne och Västsverige) äger själva de fordon som används i deras trafik. Sedan 2012 förvaltar Trafikverket också fordon som används i den upphandlade interregionala persontrafiken. Det finns också ett antal privata vagnbolag för uthyrning av främst godsvagnar. Det förekommer att finansiella institut står som ägare till fordon och gör dem tillgängliga för järnvägsföretag via leasing. I kontrakt mellan järnvägsföretag och vagnbolag respektive mellan fordonsägare och vagnbolag regleras exempelvis villkor för rätt att nyttja fordon, skyldighet att ombesörja underhåll av dem på viss nivå.

Vissa järnvägsföretag väljer att utföra underhållet av den fordonsflotta de disponerar över som en del i den egna verksamheten. I andra fall är underhållet knutet till fordonsleverantören och kan då utgöra en del av kontraktet för nyanskaffning av fordon. Bombardier och Alstom är exempel på detta. Slutligen kan underhållet utföras av fristående specialiserade underhållsföretag. I Sverige är EuroMaint och SweMaint exempel på detta. EuroMaint sköter underhåll av både persontrafik- och godstrafikfordon medan SweMaint fokuserar på godsvagnar. Båda företagen härstammar från bolagiseringen av SJ. En del fristående underhållsföretag är dotterbolag till järnvägsföretag, t.ex. Mantena som ägs av norska NSB.

Underhållsansvariga enheter (ECM:er) avser den funktion, som på uppdrag av fordonsägare eller registrerade fordonsinnehavare, är ansvarigt för ett järnvägsfordons underhåll. Funktionen kan vara placerad i ett järnvägsföretag, en fordonsinnehavare eller någon



annan typ av aktör. Trafik får inte bedrivas med ett fordon som inte har en utsedd ECM. En ECM måste åtminstone ansvara för styrningen av underhållet av ett fordon. Själva utförandet av olika underhållsåtgärder kan dock läggas ut på entreprenad. Om en ECM inte är placerad hos ägaren av fordonet, regleras villkoren för dess verksamhet i avtal med denne.

### *Reglering och tillsyn*

Transportstyrelsen har flera viktiga roller i det svenska järnvägssystemet. Myndigheten har som huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen är i EU-rättslig terminologi säkerhetsmyndighet och regleringsorgan. I dessa roller utför Transportstyrelsen olika uppgifter. I rollen som nationell säkerhetsmyndighet kan det handla om olika typer av tillståndsprövning, t.ex. tillstånd att bedriva trafik, driva och förvalta infrastruktur och att vara utbildningsanordnare. Vidare beslutar Transportstyrelsen om godkännande av fordon, fasta anläggningar och tekniska delsystem. Transportstyrelsen utför också säkerhetstillsyn av verksamhetsutövarna och inhämtar uppgifter om och tar fram en årlig rapport om olyckor och tillbud. Transportstyrelsens roll som regleringsorgan inkluderar marknadstillsyn, marknadsövervakning och prövning av tvist och fastställelse av villkor i trafikeringsavtal. Marknadsövervakningen innebär att övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett icke-diskrimineringsperspektiv. Transportstyrelsen utövar tillsyn över järnvägsnätsbeskrivningar, avgifter, kapacitetstilldelningsprocessen, särredovisning m.m. När det gäller prövning av tvist kan det till exempel handla om tvister vid Trafikverkets kapacitetstilldelning eller villkoren i järnvägsnätsbeskrivningen. Allmänt gäller att Transportstyrelsen ska samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor och anmäla missförhållanden till verket. Transportstyrelsen har också föreskriftsrätt i såväl sin regleringsorganroll som i sin nationella säkerhetsmyndighetsroll. Myndigheten bistår också regeringskansliet i det internationella arbetet, bl.a. genom att repre-

sentera Sverige vid regelutveckling i EU:s kommittéer inom områdena säkerhet, driftskompatibilitet och marknad på järnvägsområdet.

### *Organ för bedömning av överensstämmelse*

Anmälda organ, eller NoBo:s (Notified Bodies) är oberoende granskningsorgan som kontrollerar att delsystem och komponenter uppfyller de krav som uppställs i TSD:er. För att få ett delsystem eller en komponent godkänd krävs intyg från ett anmält organ. Detta intyg ligger till grund för Transportstyrelsens godkännande. Ett anmält organ ska ackrediteras. Ackreditering görs av Swedac. På kommissionens hemsida för DG Enterprise and Industry finns information om anmälda organ i EU. I denna promemoria föreslås även införande av utsedda organ eller DeBo:s (Designated Bodies) som ska utföra kontroll av att delsystem och komponenter uppfyller krav i nationella regler. Dessa organ föreslås utses av Transportstyrelsen som därmed får rollen som anmälande myndighet för dessa organ på motsvarande vis som Swedac har i förhållande till anmälda organ.

## **24.2 Förslagen med anledning av ändringarna i driftskompatibilitetsdirektivet**

### **24.2.1 Nya järnvägstekniklagen**

Genom den föreslagna järnvägstekniklagen genomförs direktiv (EU) 2016/797 (driftskompatibilitetsdirektivet) i de delar som bedömts bära genomföras på lagnivå. Järnvägstekniklagen motsvarar i det väsentliga de delar av nuvarande järnvägslagen som reglerar tekniska krav på delsystem och godkännande av delsystem och fordon. Från järnvägslagen flyttas också över regler om tillsyn. Det tydliggörs också att tillsyn ska bedrivas över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter. Även nuvarande bestämmelser om fordonsregister och infrastrukturregister flyttas över. För infrastrukturregistret görs dock bedömningen att ansvaret bör flyttas

från Transportstyrelsen till Trafikverket. Skälet är att det nya driftskompatibilitetsdirektivet delvis ändrar ändamålet med registret. Det ska fortsättningsvis tjäna som verktyg för järnvägsföretagen när de prövar den s.k. ruttkompatibiliteten för sina fordon, dvs kontrollerar att fordonen ifråga, med hänsyn taget till deras och infrastrukturens tekniska egenskaper, kan framföras på infrastrukturen längs den tilltänkta ruten. Kontroll av ruttkompatibilitet är en nyhet i direktiv (EU) 2016/797 och föreslås införas i järnvägstekniklagen. Denna kontroll bedöms dock inte innebära några mer betydande insatser från järnvägsföretagens sida, även om naturligtvis all reglering sammantaget bidrar till företagets regelbörda. När det gäller sanktioner för den som inte uppfyller lagens krav om godkännande för ibruktagande av fasta installationer eller godkännande för utsläppande på marknaden av fordon föreslås som en nyhet i järnvägstekniklagen sanktionsväxling från nuvarande straffbestämmelse till en administrativ sanktionsavgift utfärdad av tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen). Detta har bedömts ligga i linje med rådande principer om att undvika s.k. förvaltningsrättsliga stödkriminaliseringar (se avsnitt 19.2).

#### **24.2.2 Ett utvidgat geografiskt tillämpningsområde för den EU-harmoniserade tekniska regleringen**

##### *Unionens järnvägssystem*

Det geografiska tillämpningsområdet för den EU-harmoniserade driftskompatibilitetsregleringen utvidgas till att omfatta "unionens järnvägssystem" från att tidigare i huvudsak avsett det s.k. TEN-nätet (Trans European Network). I Sverige har dock redan sedan införandet av första järnvägspaketet 2004, de EU-rättsliga kraven som huvudregel tillämpats även utanför TEN-nätet. Enligt nuvarande bestämmelser i järnvägslagen finns relativt vida möjligheter att i enskilt fall besluta om undantag från dessa krav när det gäller fasta anläggningar utanför TEN-nätet samt fordon som används på dessa anläggningar. Som en konsekvens av driftskompatibilitetsdirektivets utvidgade geografiska tillämpningsområde, försvinner dock dess undantag och kvar finns endast de särskilda undantagsmöjligheter som regleras i driftskompatibilitetsdirektivet. Det gäller

t.ex. när ett projekt är långt framskridet, när en ny TSD träder i kraft, eller när trafiken snabbt ska återupprättas efter en olycka el. dyl. En fråga som också diskuterats har varit huruvida alla tekniska system, undersystem och komponenter i Unionens järnvägssystem ska omfattas av det EU-harmoniserade regelverket trots att många av dem inte har någon praktisk relevans för att åstadkomma driftskompatibilitet och därför idag inte omfattas av TSD. Frågan uppkommer med anledning av att den EG-kontroll som då ska föregå godkännandet är förhållandevis detaljstyrd och resurskrävande. Unionens järnvägssystem definieras i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797, till vilken det finns en hänvisning i föreslagna järnvägstekniklagen. Närmare om vilken teknisk utrustning som ska innefattas i denna definition föreslås överlämnas till rättstillämpningen.

För att så långt möjligt minska kostnader och administrativa bördor föreslås, i likhet med vad som gäller redan i dag, direktivets grundläggande undantagsmöjligheter utnyttjas fullt ut. Undantag görs t.ex. för järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägsnätet och som används för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik (dvs. Roslagsbanan och Saltsjöbanan). Vidare undantas järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska, eller turiständamål samt Industri-spår. Gemensamt för de järnvägsnät och fordon som undantas från järnvägstekniklagens bestämmelser är att de i stället kommer omfattas av den föreslagna nya lagen om nationella järnvägssystem. Det innebär att de träffas av färre regler främst genom att direkt tillämpliga EU-förordningarna inte blir tillämpliga. Sammanfattningsvis bedöms inte det utökade geografiska tillämpningsområdet för det EU-harmoniserade regelverket medföra några ökade kostnader i den svenska järnvägssektorn samtidigt som nuvarande frekventa processer att besluta om undantag från TSD-kraven kan förväntas minska i antal.

### **24.2.3 Införande av utsedda organ för kontroll av överensstämmelse med nationella regler**

Sedan tidigare finns i driftskompatibilitetsdirektiven bestämmelser om att EG-kontroll ska utföras av anmälda organ (s.k. NoBo eller Notified Body) när det gäller harmoniserade EU-regler och av utsedda organ (s.k. DeBo eller Designated Body) när det gäller

nationella regler. Deras uppgift är att bedöma delsystems överensstämmelse med krav i TSD (NoBo), eller i nationella bestämmelser (DeBo). De anlitas av företag som avser att ansöka om ett godkännande av någon typ av järnvägsmateriel – godkännande för ibruktagande av fasta anläggningar eller godkännande för utsläppande på marknaden av fordon eller fordonstyper. Inom ramen för sina respektive kontrolluppdrag bistår dessa organ sökanden med att, på grundval av en oberoende bedömning, ge underlag för den dokumentation som sökanden ska sammanställa och som ska åtfölja en ansökan om godkännande. Utförandet av kontrollen av överensstämmelse och sammanställandet av dokumentation sker parallellt med konstruktionen eller ombyggnaden av det eller de fordon eller fasta anläggningar ansökan ska avse och kan pågå under flera år. Under denna tid sker ofta täta kontakter med den myndighet som ska pröva ansökan, s.k. förhandshantering.

Redan i det gamla driftskompatibilitetsdirektivet återfinns bestämmelser om anmälda organs oberoende och yrkeskunnande. Det saknar dock motsvarande uttryckliga bestämmelser avseende utsedda organ. Det senare direktivet medger också att den nationella säkerhetsmyndigheten utför kontrollen av överensstämmelse med nationella regler, dvs utför uppgiften som DeBo. I Sverige har denna möjlighet utnyttjats och här ansvarar för närvarande Transportstyrelsen för genomförande av DeBo:s kontrollverksamhet. Som framgår av kapitel 12 innehåller det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) bestämmelser med uttryckliga krav på DeBo:s oberoende och yrkeskunnande, som nödvändiggör en ändring av dagens svenska modell för DeBo:s EG-kontroll. Den senare bygger i praktiken för svensk del idag på en delegering av EG-kontrollens utförande. Inom ramen för Transportstyrelsens ansvar har en stor del av utförandet av kontrollen delegerats till sökande och deras ”egenkontroll”. Denna måste dock utföras med användning av s.k. oberoende granskare som är accepterade av Transportstyrelsen. För att fullt ut tillämpa det nya EU-rättsliga regelverket och stämma överens med direkt tillämpliga EU-förordningar, föreslås nu att Transportstyrelsen ska utse de organ som på en öppen marknad ska utföra EG-kontroll genom att bedöma delsystems överensstämmelse med nationella regler. Förslaget innebär att Transportstyrelsen ska pröva dessa organs yrkeskunnande.

Valet har stått mellan att låta Swedac sköta uppgiften att utse dessa organ och därmed, i likhet med vad som gäller för anmälda organ, kräva ackreditering av dem, eller att låta Transportstyrelsen sköta uppgiften (se avsnitt 12.3.1.). Den föreslagna ordningen innebär att Transportstyrelsen får en formellt sett ny uppgift. I praktiken har den dock likheter med nuvarande modell i den meningen att Transportstyrelsen även fortsättningsvis kommer att kontrollera externa aktörers yrkeskunnande och oberoende. Skillnaden ligger i att de externa aktörerna nu kommer att vara DeBo:s och inte s.k. oberoende granskare samt att kraven på framförallt oberoende för de förra är nya och mer utförliga än dagens krav. Den föreslagna regleringen innebär också, åtminstone initialt, att kraven på Transportstyrelsens föreskriftsarbete ökar. Dels erfordras ett tydligare regelverk vad gäller de nationella tekniska krav som delsystems överensstämmelse med ska bedömas, dels krävs föreskrifter om vilka krav på framförallt yrkeskunnande som ska ställas på den som vill bli utsett organ. Dessa regelverk utgör de grundläggande förutsättningarna för tillskapandet av en öppen DeBo-marknad. Därtill kommer Transportstyrelsen genom informations- och utbildningsinsatser att behöva bidra till att en tillräcklig mängd av dagens oberoende granskare på ett så smidigt sätt som möjligt kan anpassa sig till att verka i rollen som DeBo och leva upp till de nya kraven på framförallt oberoende. Uppskattningsvis är det ett 50-tal företag och enskilda konsulter som idag är verksamma som oberoende granskare. För att dessa ska kunna fortsätta utföra kontroll av anläggningar och fordon som omfattas av järnvägstekniklagen måste de kunna uppfylla föreskrivna krav. I förhållande till nuvarande regler om oberoende granskare är det inte osannolikt att de nya reglerna i praktiken kommer att medföra behov av organisatoriska förändringar och begränsningar av vilka uppdrag i övrigt de företag och konsulter som utses till DeBo ska kunna åta sig. Kontroll av DeBo föreslås avgiftsfinansieras och medför därför kostnader som endast delvis har sin motsvarighet idag och som i första ledet ska bäras av varje DeBo. De senare kommer sannolikt att föra åtminstone delar av dessa kostnader vidare på sina kunder, dvs. de som avser ansöka om godkännande av fordon och fasta anläggningar. Kostnadens storlek är dock svår att bedöma. I jämförelse med kostnaden för kontroll av oberoende granskare, som sällan överstiger 7 000 SEK, riskerar den att bli högre. Den kommer dock knappast att bli högre

än kostnaden för ackreditering av NoBo. Denna kan enligt Swedac för ett anmält organ, som för första gången ansöker om att få EG-kontrollera sådana delsystem som fordon inkl. lok typiskt sett är uppbyggda av, ligga på ca 70 000 SEK. Större delen av denna summa avser kontrollen av oberoende, där kraven i det nya driftskompatibilitetsdirektivet på NoBo och DeBo är närmast identiska. Det är dock svårt att jämföra kostnaden för kontroll av oberoende granskare med kostnaden för kontroll av anmält organ, eftersom den förstnämnda tas ut per uppdrag, medan den förra mer är att betrakta som ett abonnemang.

Den föreslagna nya regleringen av tredjepartsgranskning av utsedda organ innebär naturligtvis också ytterligare krav på de verksamhetsutövare som vill ha fordon och järnvägsanläggningar godkända. Regleringen innebär att de sökande, som kan vara tillverkare av materiel, järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, måste anlita både ett anmält organ för EG-kontroll av harmoniserade EU-regler (TSD:er) och ett utsett organ för kontroll av nationella tekniska regler. Som framhålls i avsnitt 12.3.1. är det angeläget att de tekniska kraven i TSD och nationella regler och det närmare regelverket om utsedda organ utformas respektive införlivas på ett sätt som så långt möjligt begränsar administrativa bördor och kostnader för berörda aktörer. Ineffektiv tredjepartskontroll riskerar annars leda till kostnadsdrivande tidsutdräkt och otydliga ansökningsunderlag. Det riskerar i sin tur att negativt påverka sökandens kostnader för att få fordon och fasta anläggningar godkända, framförallt genom ökad tidsåtgång innan sökande få använda utrustningen ifråga. Näringsdepartementet har frågat Trafikverket och SWEDTRAIN – Branschföreningen Sveriges järnvägsindustrier - vad de nya reglerna kan komma att innebära för kostnader för infrastrukturförvaltare och järnvägsutrustningstillverkare. Av svaren framgår för det första att kunskapen om hur stora kostnaderna för EG-kontroll är otillfredsställande. Dagens ekonomistyrningssystem är inte inom järnvägsbranschen alltid uppbyggda på ett sätt som ger någon mer tydlig bild av kostnaderna för EG-kontroll i förhållande till andra godkännande- eller projektkostnader. För det andra framgår att det inom järnvägssektorn finns en ganska utbredd uppfattning om att en stor del av kostnaderna för att få anläggningar godkända avser kostnader för genomförandet av EG-kontroll. För fasta anläggningar kan

det enligt Trafikverket röra sig om 20 procent till 50 procent av godkännandekostnaden i ett projekt. I förhållande till den totala projektkostnaden för att bygga eller bygga om en fast anläggning utgör dock kostnaden för EG-kontroll en mycket liten del, som oftast kan mätas i promille av total projektkostnad. När det gäller fordon anser SWEDTRAIN, även om man inte kan redovisa några siffror, att kravet på EG-kontroll sammantaget leder till en fördyrad produkt.

#### **24.2.4 Nya godkännandeprocesser med ny roll för ERA**

Ett av syftena bakom regleringen i fjärde järnvägspaketet anges vara effektiviserade ansöknings-, berednings- och beslutsprocesser för godkännande av järnvägsutrustning, i syfte att korta ledtider och därmed minska kostnaderna för godkännande av den. ERA kommer genom förslagen i promemorian att pröva och bevilja fordonsgodkännanden och fordonstypgodkännanden när ansökan avser ett geografiskt område som omfattar järnvägsnät i flera medlemsländer, eller om sökanden vill använda ERA som godkännandemyndighet. ERA:s godkännandebeslut blir giltigt i de medlemsstater, vars järnvägsnät omfattas av beslutet. En sökande kommer dock fortsatt ha möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen i de fall trafiken endast ska bedrivas i Sverige. Den fortsatta tillsynen, efter att beslut om godkännande fattats av behörig myndighet, kommer att skötas av Transportstyrelsen och övriga berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I de fall brister påvisas, som är av så allvarlig art att de ska föranleda återkallelse av godkännandebeslut, fattas återkallelsebeslutet av den myndighet som fattat godkännandebeslutet. Det är möjligt för nationella säkerhetsmyndigheter att inom ramen för sina tillsynsroller besluta om tillfälliga åtgärder för att fram till dess ERA beslutat i återkallelseärendet minimera effekterna av en påvisad brist.

Jämfört med vad som gäller idag, dvs. att all driftskompatibilitets-tillsyn och beslutsrätt avseende godkännanden av järnvägsutrustning ligger på nationell nivå, innebär detta en formell centralisering, men ingen omvälvande lösning på grundproblemet med dagens ordning. Fordon som ska användas i flera länder måste idag godkännas av behörig myndighet i varje land de ska användas i, vilket ofta sker sekventiellt, om än och där så är möjligt på basis av ömsesidigt



erkännande av bedömningar gjorda av myndigheter i andra medlemsstater i vilka fordonet godkänts. Skälet till varför ömsesidigt erkännande inte kunnat användas fullt ut är att krav som ska vara uppfyllda för godkännande delvis skiljer sig åt mellan olika medlemsstater. Det har i sin tur att göra med att infrastrukturen i de olika medlemsländerna av historiska skäl tekniskt sett uppvisar diverse variationer. Visserligen pågår sedan ca 10 år tillbaka en på EU-nivå styrd harmoniseringsprocess. Den går dock mycket långsamt för att undvika alltför stor kostnadsbelastning för medlemsstaterna och den kommer därför att ta mycket lång tid att slutföra – åtminstone med dagens investeringstakt.

De tekniska skillnaderna i olika medlemsstaters infrastruktur försvinner inte i och med att fordonsgodkännandeprocessen delvis centraliseras till ERA. Nationella särkrav pga. dessa tekniska skillnader kommer därför fortsatt att existera och behöva hanteras i fordonsgodkännandeprocesserna. I själva verket är den viktigaste avsikten med beslutscentraliseringen att åstadkomma en bättre fungerande samordning av godkännandeverksamheten, som ger bättre förutsättningar för undvikande av sekventiellt utförd dubbelarbete. Tanken är att ERA ska fatta fordonsgodkännandebeslut på grundval av en beslutsberedning utförd dels av ERA, dels av de nationella säkerhetsmyndigheter som berörs av en ansökan om godkännande. ERA ges därför inte bara en ny beslutsroll, utan också utökade möjligheter att samordna även andra aktörers arbete i de olika processer som slutligen leder till ansökningar och beslut om fordons- och fordonstypgodkännanden.

Kommissionen och ERA har i såväl det nya driftskompatibilitetsdirektivet (2016/797) som i ERA-förordningen (2016/796) givits olika befogenheter i syfte att underlätta denna samordning. Kommissionen får i harmoniserande syfte t. ex. ändra på olika förfaranden inom EG-kontrollprocessen och fordonsgodkännandeprocessen genom beslut inom ramen för kommittéförfarande (art. 15 och 21) i driftskompatibilitetsdirektivet). ERA har därutöver getts viss befogenhet att utöva tillsyn över anmälda organ och nationella säkerhetsmyndigheters verksamhet (art. 33 och 34. i ERA-förordningen).

Vidare ska alla ansökningar, oavsett om ERA eller nationell myndighet är beslutsfattare, hanteras i ett gemensamt IT-baserat handläggnings- och kommunikationsverktyg kallat one-stop-shop, som

är utvecklat och förvalt av ERA (art. 12 i ERA-förordningen). Detta verktyg (se avsnitt 11.2.2.) är strukturerat på grundval av de detaljerade bestämmelserna i kommissionens genomförandeförordning 2018/545, Practical Arrangements for Vehicle Authorisation, som för Sveriges del kommer att vara direkt tillämplig vid handläggningen av alla fordonsgodkännandeärende från den 16 juni 2020.

Det är idag svårt att bedöma vilka konsekvenser inrättandet av den delvis centraliserade beslutsordningen och detaljrikt formaliserade ansöknings- och beslutsprocessen kommer att få i Sverige och för svenska företag. Klart är att den här föreslagna svenska regleringen endast utgör en mindre del av alla de åtgärder som sammantagna ska resultera i kortare ledtider och minskade kostnader för de sökande. Konsekvenserna av flera av dessa åtgärder är idag inte möjliga att bedöma. Det gäller t. ex. det samarbetsavtal som ERA och Transportstyrelsen enligt artikel 76 i ERA-förordningen ska, men ännu inte hunnit sluta. I detta ska bl. a. regleras formerna för det samarbete mellan myndigheterna som är avgörande för att handläggningstiden för en ansökan till ERA ska kunna kortas. Samarbetet myndigheterna emellan ska botten i att de tar hand om olika delar av en ansökan som bl.a. omfattar trafik i Sverige. Transportstyrelsen ska, inom ramen för ERA:s beslutsfattande, i praktiken svara för vissa för godkännandet viktiga bedömningar, t ex om fordonet kan användas säkert i svensk "järnvägs miljö". För att denna "arbetsdelning" ska fungera smidigt måste de bägge myndigheterna vara överens om bl.a. leverans kvaliteter, leveranstider och arbetsmetoder, som därför ska regleras i samarbetsavtalet i den mån de inte är reglerade på annat sätt.

Det är inte heller möjligt att idag bedöma effektiviteten i det IT-baserade kommunikations- och handläggningssystemet one-stop-shop. Det har först nyligen driftsatts och det är ännu för tidigt att dra några långtgående slutsatser om dess effektivitet. Samma sak gäller för kommissionens genomförandeförordning 2018/545, Practical Arrangements for Vehicle Authorisation (PA VA), som träder ikraft först i juni i år för de medlemsstater som valt den 16/6 2019 som införlivandedatum.

Det finns dock farhågor bland svenska järnvägsföretag om att centraliseringen och den detaljerat formaliserade ansöknings- och

beslutsprocesserna, i stället för en effektivisering, kommer att innebära ökad byråkrati och mer administrativt krångel. Näringsdepartementet har via branschföreningen Tågoperatörerna frågat järnvägsföretagen hur de ser på de förändringar som det fjärde järnvägspaketets implementering kommer att leda till. Endast ett fåtal kunde avsätta tid för att svara på frågorna, men Branschföreningen ansåg deras svar vara representativa för branschen. Uppfattningen från de svarandes sida var att förändringarna i huvudsak skulle få negativa följder. Bl.a. konstateras att ändringen av EU-regleringen har motiverats med ett behov av att reducera administrativa bördor, men att de ansåg att utvecklingen hittills gått och sannolikt fortsätter gå i motsatt riktning. De är framförallt oroliga för att den personliga kontakten mellan dem och den nationella säkerhetsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) går förlorad i den nya centraliserade strukturen. Det kommer i sådana fall försvåra de viktiga diskussioner som föregår ett fordonsgodkännande och som i PA VA kallas ”förhandshandling”. Järnvägsföretagen anser också att regleringen om ombyggnad av redan godkända fordon är oklar. Uppfattningen är att fordonsgodkännandeprocessen är utformad med utgångspunkt från nyttillverkade fordon och att processen i alltför liten grad tar hänsyn till det stora antalet ombyggnationer av redan godkända fordon eller ändringar av deras geografiska användningsområde. Att vidmakthålla ett godkännande under ett fordonns hela tekniska livslängd riskerar att bli så komplicerat att fordon måste utmönstras i förtid på grund av att t. ex. angelägna moderniseringar inte låter sig göras med hänsyn till kostnaderna för godkännandeprocessen. Järnvägsföretagen anser att de föreslagna ändringarna för fordonsgodkännanden riskerar att skapa kostnadsökningar som försämrar järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. Däremot anser järnvägsföretagen att det är bra att de tekniska kraven harmoniseras, samtidigt som de ser att det finns risk för att många nationella särkrav fortfarande kommer att ställas enbart på grund av att landet som uppställer kraven har en sådan storlek att de kan genomdriva sina krav gentemot EU-kommissionen och ERA. När det gäller uppskattad tidsåtgång för ett fordonsgodkännande i nuvarande system jämfört med i det föreslagna systemet, gör de svarande järnvägsföretagen samstämmigt bedömningen att tidsåtgången kommer att öka. Det beror på att språkbarriärerna kommer att medföra extra arbete som tar tid och resurser i anspråk. Antal ärenden som ERA ska pröva

kommer bli stort och det kan förväntas ta tid för ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna att upparbeta nödvändiga fungerande rutiner.

Som en kommentar till järnvägsföretagens ganska dystra syn på vilka konsekvenser den nya fordonsgodkännandeprocessen kommer att medföra, kan nämnas att ERA och medlemsstaterna i den s.k. RISC-kommittén för närvarande diskuterar hur problemet med godkännanden av befintliga redan godkända fordon ska kunna minskas. Detta problem kan bara få en lösning genom beslut på EU-nivå, varför det får uppfattas som ett gott tecken att ERA och kommissionen inser att det nya regelverket innehåller problem och att de har ett ansvar för att lösa problemet ifråga. Det finns dock ytterligare en risk som järnvägsföretagen inte pekat på. Den avser ERA:s budget och bemanning. ERA är idag huvudsakligen anslagsfinansierat och har endast ett fåtal personer anställda som besitter lämplig kompetens för att delta i myndighetens nya tillståndsverksamhet. Den senare verksamheten ska visserligen avgiftsfinansieras och en avgift per timme (130 euro) i nivå jämförlik med Transportstyrelsens avgifter har fastställts. Innan ERA:s nya tillståndsverksamhet startar flyter inga medel in den vägen. Dagens anslagsmedel tillåter inte ERA att nyanställa i den utsträckning som behövs för att de nya uppgifterna ska kunna skötas effektivt redan från start. Därtill är det också oklart hur ERA:s budget kommer att se ut framöver efter Brexit. Risken är alltså stor att ERA:s nya tillståndsverksamhet åtminstone initialt kommer att lida av resursbrist, vilket ökar risken för långa handläggningstider eller bristfälliga bedömningar.

När det gäller godkännande för ibruktagande av fasta anläggningar ändras inte förutsättningarna särskilt mycket jämfört med vad som gäller redan idag. Det betyder att Transportstyrelsen även fortsättningsvis är behörig tillståndsmyndighet avseende beslut att godkänna ibruktagande av om- eller nybyggda fasta järnvägsanläggningar. Den största ändringen består i att ERA fortsättningsvis ska lämna förhandsgodkännande innan Transportstyrelsen får godkänna en fast installation som avser det EU-gemensamma järnvägssignalsystemet ERTMS. Bakgrunden är att ERA fått uppgiften att säkerställa en harmoniserad utveckling av ERTMS för att säkerställa kompatibiliteten mellan olika systemversioner och systemkomponenter. För att ERA ska kunna fullgöra denna nya uppgift på ett effektivt

sätt kommer det att krävas ett nära samarbete med Transportstyrelsen, vars former möjligen kommer att regleras i avtal mellan de bägge myndigheterna.

Sammanfattningsvis är det idag inte möjligt att med någon större säkerhet uttala sig om vilka konsekvenser de nya processerna för fordons- och fordonstypgodkännande, liksom för godkännande av fasta anläggningar kommer att medföra. Det finns dock risk för att särskilt handläggningen av godkännandearenden för vilka ERA ska vara beslutsfattare initialt kan bli mer tidsödande än idag. Motsvarande risk finns, men i lägre grad, för godkännandebeslut som Transportstyrelsen ska svara för. I takt med att fungerande samarbetsrutiner, gemensamma uppfattningar om hur regelverket ska tolkas etableras och antalet svenskspråkiga ERA-anställda ökar osv. kommer denna initiala effekt sannolikt att minska.

I Sverige och för svenska sökande blir troligen den mest märkbara effekten att kraven för DeBo:s EG-kontroll och för behörig myndighets prövning av en ansökan om godkännande kommer att vara tydligare än tidigare, men också fler och uttryckta på mer detaljerad nivå. Det är främst detta kravförtydligande som för svenska sökande kommer att innebära något nytt. Om det förutom ökad förutsägbarhet också kommer att leda till längre tid och ökade kostnader för genomförande av utrustningsinvesteringar är mer osäkert. Det avgörs sannolikt av hur samarbetet mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna utvecklas. Förutsättningarna för detta samarbete kommer delvis att vara reglerade i avtal och i direktverkande EU-regleringar, som vid behov kan ändras på ett förhållandevis enkelt och snabbt sätt. Givet att en konstruktiv samarbetskultur kan utvecklas, inom vilka alla strävar åt samma håll och en samsyn kring och respekt för varandras roller växer fram, bör den nya ordningen för godkännande av järnvägsutrustning på sikt kunna användas till successiva process- och kravbildseffektiviseringar med åtföljande kostnadsminskningar för sökande som följd.

## **24.3 Förslagen med anledning av ändringarna i järnvägssäkerhetsdirektivet**

### **24.3.1 Nya järnvägssäkerhetslagen**

I stort är förslaget till ny järnvägssäkerhetslag uppbyggd på samma sätt som järnvägslagens regler om säkerhet. I vissa avseenden har dock regleringen utökats. Det gäller bl.a. bestämmelserna om säkerhetsstyrningssystem som är mer detaljerade i järnvägssäkerhetslagen. Det förs även in ett uttryckligt krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att genomföra riskkontrollåtgärder och att säkerställa att de utomstående aktörer som anlitas i verksamheten genomför riskkontrollåtgärder. Den största nyheten är införandet av ett gemensamt säkerhetsintyg som ska gälla i unionens järnvägssystem, eller i delar därav. Tillståndsformen för infrastrukturförvaltare, så kallat säkerhetstillstånd, förs över till järnvägssäkerhetslagen med justeringar när det gäller vad som krävs för att beviljas ett sådant tillstånd. Tillsynsbestämmelserna i 8 kap. järnvägslagen förs över, men det förtydligas att tillsyn även kan ske med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter. Det föreslås också en sanktionsväxling genom att straffbestämmelser tas bort och möjligheter för tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) att ta ut en sanktionsavgift för den som inte uppfyller lagens säkerhetskrav införs. Detta har bedömts ligga i linje med rådande principer om att undvika s.k. förvaltningsrättsliga stödkriminaliseringar (se avsnitt 19.2). Det finns dock vissa straffbestämmelser kvar i lagen. Det gäller t.ex. för ”spår-fylleri” och ”spårsping”.

### **24.3.2 Skärpta krav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i relation till anlidade leverantörer**

I likhet med vad som gäller enligt järnvägslagen ska ansvaret för säkerheten i järnvägssystemet fullt ut åvila järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Lagen föreslås nu kompletteras med krav på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag genomför s.k. riskkontrollåtgärder i enlighet med gemensamma säkerhetsmetoder (som

sedan tidigare är reglerat i en EU-förordning, jfr avsnitt 9.1.4.) i samarbete med varandra och med andra aktörer. I direktiv (EU) 2016/798 ställs dock även krav på att riskkontrollåtgärder ska vidtas av ett antal andra aktörer som bedriver verksamhet som potentiellt kan påverka säkerheten i systemet. Det gäller t.ex. underhållsansvariga enheter (ECM:er), tillverkare, fordonsinnehavare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare. För att inte orsaka osäkerhet om vem som ansvarar för säkerheten har bedömningen gjorts att även dessa krav bör riktas mot järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I lagen anges därför att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder och, i de fall det bedöms lämpligt, ingår avtal med dessa där det uppställs krav på riskkontrollåtgärder. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska redovisa avtal om riskkontrollåtgärder på begäran av ERA eller Transportstyrelsen (se avsnitt 18.8).

Direktivets regler är på denna punkt inte helt tydliga och hade kunnat tolkas som att, utöver det ansvar som åvilar järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för anlidade aktörer, ska även ett direkt ansvar åvila dessa aktörer (artikel 4.4). En sådan tolkning skulle dock innebära att regleringen blev svårhanterlig och otydlig vilket skulle kunna leda till rättsosäkerhet. Lagen skulle då tillämpas gentemot ett antal okända aktörer, t.ex. lastare och lossare både i Sverige och utlandet, som inte har tillstånd enligt lagen och som därför Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet inte vet vilka de är. Svensk lagstiftning sträcker sig inte heller utanför landets gränser. Även om förslaget nu ålägger järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ett visst utökat ansvar och därmed viss ytterligare regelbörda och med denna förenade kostnader, görs bedömningen att det är det enklaste och mest effektiva sättet att genomföra direktivets reglering på. Det innebär också att tydligheten upprätthålls när det gäller vilka aktörer som ytterst bär säkerhetsansvaret i järnvägssystemet (artikel 4.1 d och skäl 7).

### 24.3.3 ERA:s utökade roll vid för utfärdande av gemensamt säkerhetsintyg

För att ett järnvägsföretag ska få utföra järnvägstrafik inom unionens järnvägssystem kommer genom förslagen i promemorian krävas tillstånd i form av *gemensamt* säkerhetsintyg (och licens som utfärdas enligt järnvägsmarknadslagen). För närvarande är säkerhetsintygen nationellt beslutade och uppdelade i två delar, en A-del och en B-del. A-delen är giltig inom hela EES och Schweiz, medan B-delen beviljas utifrån nationella regler i varje enskild medlemsstat där järnvägsföretaget bedriver trafik. Genom övergångsbestämmelser till nya lagen kommer nuvarande säkerhetsintyg gälla under hela sin giltighetstid, dock längst till och med den 15 juni 2024. I dagsläget finns i Sverige 57 företag som har säkerhetsintyg del A och B. Endast fem av dessa företag har även säkerhetsintyg del B i andra länder. Det gäller Green Cargo AB, Hector Rail AB, LKAB Malmtrafik, SJ AB och Tågåkeriet i Bergslagen AB.

I syfte att göra förfarandena för utfärdande av säkerhetsintygen effektivare och enhetligare för järnvägsföretag verksamma i flera medlemsstater ska ERA enligt direktiv (EU) 2016/798 utfärda de gemensamma säkerhetsintygen (artikel 10). Om verksamheten endast ska bedrivas i en medlemsstat, får dock de sökande fortsatt begära att ansökan ska prövas av nationell säkerhetsmyndighet. Ansökan skickas dock i samtliga fall in via handläggnings- och kommunikationssystemet one-stop-shop vid ERA (se avsnitt 11.2.2.). De närmare bestämmelserna för hur en ansökan ska beredas av ERA och nationella säkerhetsmyndigheter är reglerade i kommissionens genomförandeförordning (2018/763). Kraven i denna förordning är dock anpassade till harmoniserade kontrollmetoder som redan varit tillämpliga flera år. Införandet av den nya beslutsordningen kommer därför inte att nämnvärt påverka beredningen av ansökningar hos de nationella säkerhetsmyndigheterna. För ERA är det dock annorlunda. Beslut och beslutsberedning är helt nya uppgifter för myndigheten. Jämfört med hanteringen av motsvarande nya uppgifter när det gäller godkännande av fordon och fordonstyper, bedöms dock dess nya uppgifter i samband med beslut om säkerhetsintyg lättare att hantera för myndigheten.

För svensk del skulle i dag endast de fem ovan nämnda företagen som bedriver internationell trafik ”vara tvungna” att vända sig till



ERA. Av EU har det nya tillvägagångssättet bedömts bli mer ändamålsenligt och effektivt än dagens. Det förväntas bidra till en minskning av administrativa bördor och därmed kostnader för järnvägsföretagen (skäl 22 i direktivet). Det nya tillvägagångssättet innebär att ERA, efter samarbete med av ansökan berörda nationella säkerhetsmyndigheter, kommer att kunna utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg för ett verksamhetsområde som sträcker sig över flera medlemsländer och att järnvägsföretaget slipper att skicka in en ansökan om B-del till nationell säkerhetsmyndighet för bedömning i varje land. För att åsyftade effektivitetsvinster ska uppstå kommer dock krävas att samarbetet mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna, som ska kontrollera att järnvägsföretaget uppfyller kraven i nationella regler, fungerar väl. Det har redan genom direktivet införts särskilda förfaranden som ska gälla när ERA och nationell säkerhetsmyndighet har olika uppfattning om kraven för att beviljas säkerhetsintyg är uppfyllda eller inte. Den fortsatta tillsynen över järnvägsföretagen efter beviljande av gemensamt säkerhetsintyg kommer att skötas av Transportstyrelsen och övriga berörda nationella säkerhetsmyndigheter. I de fall brister påvisas som är av så allvarlig art att de ska föranleda återkallelse av det gemensamma säkerhetsintyget är det dock ERA som fattar detta beslut i de fall ERA utfärdat intyget (se avsnitt 18.8).

Även om ambitionerna är höga är det för tidigt att bedöma hur systemet kommer fungera och vilka effektivitetsvinster som kan uppnås för företagen. Risken för att den nya ordningen för utfärdande av säkerhetsintyg ska leda till annat än initiala inkörningsproblem i form av förlängda handläggningstider bedöms dock som låg. I jämförelse med godkännande av fordon så finns på detta område inga krav på EG-kontroll av oberoende tredjepartsorgan, varför processen från upprättande av ansökan fram till beslut är betydligt mindre komplex.

Det mer långsiktiga resultatet av den nya beslutsordningen bedöms i hög grad bli beroende av hur samarbetet mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna utvecklas. För att kunna nå de ambitiösa målsättningarna med det fjärde järnvägspaketet krävs en ännu inte utvecklad samsyn på hur ERA, nationella säkerhetsmyndigheter och de sökande ska spela sina tilldelade roller. Givet att en sådan kan utvecklas bör med tiden processen från sökandens upprättande av ansökan till behörig myndighets beslut om utfärdande av

ett gemensamt säkerhetsintyg successivt kunna kortas och sökandes kostnader för att få intyget minskas. De senare kostnaderna kan uppgå till flera miljoner SEK för ett större järnvägsföretag som ansöker om ett säkerhetsintyg för första gången.

## **24.4 Förslagen med anledning av ändringarna i SERA-direktivet**

### **24.4.1 Nya järnvägsmarknadslagen**

I promemorian föreslås en ny järnvägsmarknadslag som omfattar den marknadsreglering som är nödvändig för att genomföra SERA-direktivet, 2012/34/EU, inklusive ändringsdirektivet (EU) 2016/2370. Det betyder att de delar av järnvägslagen som i dag genomför detta direktiv, dvs. bestämmelser om järnvägsföretags tillstånd (licens), redovisning, tillträde till järnvägsnätet, kapacitetstilldelning, tillgång till järnvägstjänster samt avgifter för utnyttjande av infrastruktur och tjänster (del av 3 kap. samt 4–7 kap. järnvägslagen) flyttas över till nya järnvägsmarknadslagen, med de tillägg och justeringar som krävs för att genomföra fjärde järnvägspaketet. Nyheter är bl.a. mer långtgående oberoendekrav för infrastrukturförvaltare. En skillnad som bedöms medföra regellättnader för vissa företag är att SERA-direktivets definition av järnvägsföretag införs i lagen. Den nya definitionen innebär att endast den som har som huvudsaklig uppgift att bedriva person- eller godstrafik eller enbart tillhandahålla dragkraft omfattas av järnvägsmarknadslagens regler för järnvägsföretag, i första hand tillståndskravet (licens). Företag som t.ex. tillverkar fordon och endast trafikerar nätet för att genomföra testkörningar omfattas inte av järnvägsmarknadslagen som järnvägsföretag. Detsamma gäller företag som utför järnvägsunderhåll och i detta syfte framför fordon på nätet. Företagen kommer dock även fortsättningsvis behöva ett säkerhetsrelaterat tillstånd, dvs. ett gemensamt säkerhetsintyg för att utföra trafik på unionens järnvägsnät eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd för att utföra trafik på nät som undantas från den EU-harmoniserade regleringen. Ytterligare en regellättnad som följer med ändringen av definitionen av järnvägsföretag är att företag som inte behöver ha licens inte heller

riskerar bli ett s.k. vertikalt integrerat företag, vilket förutsätter att företaget både är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare enligt SERA-direktivets definitioner. Vidare föreslås SERA-direktivets definition av infrastruktur ändras i enlighet med SERA-direktivet såvitt avser undantagen för privatägda anslutningslinjer eller sidospår. Undantas från undantaget gör dock infrastruktur som behövs för att järnvägsföretag ska få tillträde till en tjänsteanläggning. I dessa fall ska dock endast järnvägsmarknadslagens bestämmelser om tillträdesrätt tillämpas. I övrigt kommer den nya infrastrukturdefinitionen innebära att nuvarande särskilda undantagsbestämmelser kan undvikas för infrastruktur som inte är att betrakta som järnvägsinfrastruktur enligt direktivet. Den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänst kommer t.ex. enbart att vara tjänstleverantör enligt nya järnvägsmarknadslagen utan att särskilt behöva undantas från regler om infrastrukturförvaltning.

#### **24.4.2 Infrastrukturförvaltares organisation och skyddsåtgärder i vertikalt integrerade företag**

##### *Bakgrund*

Enligt nuvarande regler i järnvägslagen är infrastrukturförvaltare skyldiga att på ansökan fördela infrastrukturkapacitet och ta ut avgifter på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (6 kap. 1 § och 7 kap. 1 §). För att garantera infrastrukturförvaltares oberoende anges att den som utför eller organiserar järnvägstrafik inte samtidigt får ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av banavgifter (6 kap. 2 §). Förbudet innebär ett krav på vertikal separation, dvs. att infrastrukturförvaltning och trafikutövning hålls åtskilda. Reglerna medger dock att Transportstyrelsen i enskilt fall får besluta om undantag från förbudet om det kan förutsättas att kapacitetstilldelning och avgiftsuttag trots en sådan organisation sköts på ett icke-diskriminerande sätt. Transportstyrelsen har meddelat ett 20-tal sådana beslut. Det gäller främst industrier och museiföreningar, men även A-Train AB som förvaltar infrastruktur och bedriver pendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats och Inlandsbanan AB som både förvaltar infrastruktur och bedriver trafik på Inlandsbanan. Reglerna för

att garantera infrastrukturförvaltares oberoende föreslås nu bli fler och mer specifika.

### *Krav på infrastrukturförvaltares oberoende*

I 4 kap. järnvägsmarknadslagen föreslås nya krav när det gäller infrastrukturförvaltares organisation. I stället för förbud mot vertikal integration ska infrastrukturförvaltare vara juridiskt och organisatoriskt åtskilda från järnvägsföretag endast om de inte klassificeras som ett vertikalt integrerat företag och uppfyller de särskilda skyddsåtgärder som gäller för sådana företag. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att verksamheten är organiserad på ett sätt som garanterar att beslut i fråga om kapacitetstilldelning och avgiftsuttag är oberoende i förhållande till alla företag som ansöker om kapacitet. Reglerna innebär att särskilda oberoendekrav uppställs för befattningshavare som fattar beslut om kapacitetstilldelning, avgiftsuttag, trafikledning och planering av underhåll. Sådan befattningshavare måste agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt och får inte påverkas av någon intressekonflikt, t. ex. vara ledamot av ett järnvägsföretags styrelse. Detsamma gäller styrelseledamöter i infrastrukturförvaltares styrelse och befattningshavare som rapporterar direkt till styrelsen. Vidare införs vissa finansiella krav för att garantera infrastrukturförvaltares oberoende. Intäkter från förvaltningen av järnvägsinfrastruktur får endast användas för att finansiera den egna verksamheten. En infrastrukturförvaltare får varken direkt eller indirekt bevilja lån till - eller motta lån från - ett järnvägsföretag.

Från dessa bestämmelser, utom kraven på opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll, undantas dock infrastrukturförvaltare som omfattas av avtal om offentligt-privat partnerskap, dvs. i Sverige endast A-Train AB som bedriver trafiken mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. Detsamma gäller även infrastrukturförvaltare av lokala nät som saknar strategisk betydelse. För att sådana förvaltare ska undantas krävs dock beslut från Transportstyrelsen och godkännande från EU-kommissionen. Generellt från järnvägsmarknadslagens reglering undantas också fristående nät (17 st). t.ex. Roslagsbanan, Saltsjöbanan och fristående museianläggningar samt s.k. industrispår (180 st).

Reglerna kommer medföra vissa ytterligare krav på infrastrukturförvaltare när det t.ex. gäller att kontrollera vilka engagemang i övrigt vissa strategiskt viktiga personer och chefer har för att deras oberoende ska garanteras. Detsamma gäller styrelseledamöter. För Trafikverkets del innebär de nya reglerna att regeringen ska tillse att de personer som utses till styrelseledamöter inte samtidigt sitter i ett järnvägsföretags styrelse. Även om de nya detaljerade bestämmelserna kommer att framtvinga vissa nya rutiner och kontroller, kan de inte förväntas leda till några mer betydande kostnader. Det övergripande kravet på att infrastrukturförvaltare ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till alla sökande av kapacitet finns redan i dag. Den eventuella negativa påverkan bestämmelserna kan komma att få har att göra med den kompetensförlust som infrastrukturförvaltare kan komma att lida genom att tvingas begränsa den krets som kan anlitas till olika positioner. För att så långt möjligt undvika negativa konsekvenser som dessa bör bestämmelserna inte tolkas mer långtgående och för en större krets än nödvändigt.

#### *Särskilda skyddsregler när infrastrukturförvaltare är del av ett vertikalt integrerat företag*

Infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag (vad som avses med vertikalt integrerade företag, se avsnitt 15.4.2) ska enligt förslaget till ny järnvägsmarknadslag dels följa de allmänna bestämmelserna om krav på oberoende som redogjorts för ovan, dels särskilda skyddsregler. De särskilda skyddsreglerna innebär att en infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt skild från de andra enheterna inom det vertikalt integrerade företaget. Detta gäller dock inte om det vertikalt integrerade företaget består av klart avgränsade avdelningar. Infrastrukturförvaltaren får inte heller låta andra enheter inom det vertikalt integrerade företaget ha ett avgörande inflytande över beslut som förvaltaren fattar som rör kapacitetstilldelning och avgiftsuttag. Infrastrukturförvaltaren ska också säkerställa att ledamöter i styrelsen och personer som ansvarar för beslut om kapacitetstilldelning och fastställande av avgifter inte får ersättning som grundar sig på resultatet för andra enheter inom samma vertikalt integrerade företag, eller en bonus som huvudsakligen grundar sig på det finansiella resultatet av ett järnvägsföretag som

ingår i samma vertikalt integrerade företag. Vidare får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren sköta kapacitetstilldelning och avgiftsuttag endast om den enheten enbart utför sådana uppgifter. För infrastrukturförvaltare i vertikalt integrerade företag ska också särskilda finansiella krav gälla. En infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag får inte lämna utdelning, som genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen, till sin ägare om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag. Vidare är ett lån som ingås mellan en infrastrukturförvaltare och en annan enhet inom samma vertikalt integrerade företag tillåtet endast om lånet ingås, betalas ut och betalas av till marknadsmässiga villkor. Avslutningsvis ska också en infrastrukturförvaltares skulder hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom samma vertikalt integrerade företag.

Om andra enheter tillhandahåller tjänster åt en infrastrukturförvaltare som ingår i samma vertikalt integrerade företag, ska tjänsterna omfattas av ett avtal och utföras till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinstmarginal. Redovisningen i ett vertikalt integrerat företag ska utformas så att de finansiella kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende i järnvägsmarknadslagen och föreskrifter meddelade i anslutning till lagen, kan kontrolleras. Redovisningen ska möjliggöra separata räkenskaper och ge möjlighet till insyn i betalningsströmmarna inom det vertikalt integrerade företaget.

Bestämmelserna om oberoende, finansiella krav och krav om finansiell insyn gäller inte för vertikalt integrerade företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur som omfattas av ett avtal om offentligt-privat partnerskap som ingåtts före den 16 juni 2015 och den privata parten är ett järnvägsföretag som tillhandahåller persontrafik på järnvägsinfrastrukturen. I likhet med vad som redogjorts för ovan när det gäller de allmänna oberoendekraven för infrastrukturförvaltare innebär detta att A-Train AB undantas från reglerna. Vidare får Transportstyrelsen också här besluta att en förvaltare av lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknaden och som ingår i ett vertikalt integrerat företag, ska undantas från bestämmelserna om oberoende samt om möjligheten att uppdra åt annan enhet att sköta driften av infrastrukturen. Innan ett sådant beslut meddelas ska Transportstyrelsen (i likhet med vad

som gäller enligt nuvarande reglering i 1 kap. 1 c § järnvägslagen) inhämta beslut från Europeiska kommissionen i frågan om infrastrukturen kan anses sakna strategisk betydelse.

Som framgår är de nya reglerna om vertikalt integrerade företag många. Bedömningen görs dock att de kommer att få begränsad betydelse i Sverige. Enligt skälen till ändringsdirektivet har medlemsstaterna möjlighet att välja olika organisatoriska modeller, alltifrån fullständig strukturell åtskillnad mellan infarstrukturförvaltning och trafikutövning till vertikal integration med skyddsåtgärder för att säkra infrastrukturförvaltares oberoende. Som framgått är huvudregeln i järnvägslagen vertikal separation – ett krav som de flesta infarstrukturförvaltare efterlever. Det faktum att det dock undantagsvis lämnats tillstånd för andra organisatoriska modeller gör dock att regelverket måste införas i svensk lag. Det bör dock noteras att industrispår, fristående banor (Roslagsbanan och Saltsjöbanan) och museibanor omfattas av de allmänna undantagsreglerna i inledningen av lagen. Företag som har sin grund i offentligt-privat samarbete omfattas av särskilt definierade undantag. De företag som fullt ut träffas av de nya reglerna bedöms därför vara få.

## **24.5 Förslagen med anledning av ny lag om nationella järnvägssystem**

I förslaget till lag om nationella järnvägssystem regleras de järnvägssystem som enligt det bakomliggande EU-regelverket får undantas från järnvägstekniklagens och järnvägssäkerhetslagens tillämpning, t.ex. järnvägsnät som är åtskilda från det övriga nätet och endast avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik (Roslagsbanan och Saltsjöbanan), museibanor och privata järnvägsnät som används för transporter av ägaren eller infrastrukturförvaltarens eget gods (industrispår). Regleringen har begränsats till de områden som bedömts nödvändiga och motsvarar därmed i huvudsak de förhållanden som reglerades i den gamla järnvägssäkerhetslagen ifrån 1991. Det betyder att den framför allt innehåller regler om godkännande för ibruktagande av materiel samt krav om säkerhet. Någon marknadsreglering motsvarande den i SERA-direktivet (järnvägsmarknadslagen) har inte bedömts behövlig för dessa nät. I stort är lagen uppbyggd på samma sätt som järnvägslagen när det

gäller regler om säkerhet. Regleringen kring säkerhetsstyrningssystem är dock mer detaljerad i lagen om nationella järnvägssystem än dagens motsvarande reglering i järnvägslagen. Den bygger dock på samma principer som dagens reglering och bedöms därför inte orsaka några ökade kostnader för de järnvägsaktörer som ska tillämpa den nya regleringen, eller för Transportstyrelsen. Bestämmelserna om nationellt trafiksäkerhetstillstånd, som är en nationell tillståndsform för att utföra järnvägstrafik, förs över till lagen om nationella järnvägssystem. Härutöver införs en ny tillståndsform för att förvalta anläggningar och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, nationellt infrastrukturillstånd. Det bedöms innebära viss regellättnad. Dessa infrastrukturförvaltare omfattas i dag av krav på EU-rättsligt grundat säkerhetstillstånd. Eftersom lagen inte utgör genomförande EU-harmoniserad lagstiftning görs för närvarande bedömningen att lagen, åtminstone i de delar som innebär nyheter, kommer kräva anmälan till EU-kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535.

## **24.6 Förslagen med anledning av ändringar i kollektivtrafiklagen**

Genom fjärde järnvägspaketet har även EU:s kollektivtrafikförordning ändrats i vissa avseenden. Flera av de nya bestämmelser som har införts i förordningen är direkt tillämpliga och kräver inga kompletterande bestämmelser i nationell rätt. Mot bakgrund av att den befintliga möjligheten att direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg kommer att upphöra den 25 december 2023 har det införts andra, med begränsade möjligheter, att direkttilldela sådana avtal. I likhet med vad som är fallet för övriga bestämmelser i EU:s kollektivtrafikförordning som gäller direkttilldelning, har medlemsstaterna möjlighet att ta ställning till om direkttilldelning av avtal som rör kollektivtrafik på järnväg ska tillåtas eller inte. De föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen innebär att behöriga myndigheter förbjuds att utnyttja vissa av de nya möjligheterna i EU:s kollektivtrafikförordning att direkttilldela sådana avtal. Förslagen i denna del innebär ingen förändring jämfört med idag. Däremot görs bedömningen att behöriga myndigheter



inte bör förbjudas att utnyttja möjligheten i EU:s kollektivtrafikförordning att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg, när direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter. Detta innebär att möjligheten för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att direkttilldela avtal ökar något jämfört med idag vilket medför en ökad flexibilitet för myndigheterna när det t.ex. gäller att avhjälpa eventuella brister i trafiken. Mot bakgrund av att möjligheten att direkttilldela avtal enligt den aktuella bestämmelsen i EU:s kollektivtrafikförordning är relativt begränsad, är bedömningen att förslaget enbart kommer att ha marginell påverkan på marknaden. När den obegränsade möjligheten att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg upphör år 2023, kommer kollektivtrafiklagen behöva justeras.

## **24.7 Kostnader för offentlig sektor och marknadens aktörer**

Som framgått utgör förslagen i denna promemoria en delmängd av införlivandet av det fjärde järnvägspaketet. Tillsammans med övriga genomförandeåtgärder på EU-nivå kommer promemorians förslag att påverka olika marknadsförutsättningar och ytterst kostnaderna för offentlig sektor och marknadens aktörer. De marknadsförutsättningar som ändras bedöms få dynamiska konsekvenser som följd, vilka är svåra att kvantifiera eller bedöma storleken på. De flesta kostnadsbedömningar som redovisas nedan rör därför mer bedömningar av om kostnader kommer att öka eller minska respektive om ökningen eller minskning sker på kort eller lång sikt.

### **24.7.1 Kostnader för offentlig sektor**

#### *Transportstyrelsen*

Transportstyrelsens kostnader för tillståndsbeslut rörande godkännande av järnvägsfordon, typer av järnvägsfordon, fasta ERTMS-anläggningar och utfärdande och återkallande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag påverkas av förslagen i promemorian. Som framgått av punkterna 1.2.4 och 1.3.3 ovan är det inte i dagsläget möjligt att

närmare fastställa vilka konsekvenser den nya beslutsordningen för dessa typer av godkännanden kommer att få. På kort sikt bedöms dock risk föreligga för att handläggningstiderna kommer att öka pga. initiala problem med att i samarbete med ERA hantera ett nytt regelverk, nya roller samt delvis nya metoder och verktyg. Dessa problem bedöms dock inte kunna avhjälpas med en ökning av Transportstyrelsens resurser. På längre sikt borde dock Transportstyrelsens kostnader för framförallt godkännande av fordon och fordonstyper kunna minska något. Det förutsätter 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.

Transportstyrelsen får också ökade kostnader till följd av den föreslagna nya uppgiften att utse de organ som inom ramen för EG-kontrollprocessen ska bedöma delsystems överensstämmelse med nationella regler - DeBo:s. Myndigheten har idag en delvis liknande uppgift i förhållande till s.k. oberoende granskare. Den senare uppgiften föreslås dock upphöra, vilket kommer att frigöra resurser. Resursåtgången för att utse DeBo:s bedöms dock bli något högre än för att granska oberoendet hos enskilda och företag som vill verka som s.k. oberoende granskare. Hur mycket högre kan inte fastställas innan Transportstyrelsen utarbetat och beslutat om de föreskrifter som kommer att ligga till grund för den nya verksamheten. Det torde enligt Transportstyrelsen röra sig om mindre än en årsarbetskraft. Beredning och beslut om att utse DeBo finansieras med avgifter, vilket överensstämmer med de av riksdagen fastlagda principerna för Transportstyrelsens finansiering. Eftersom Transportstyrelsens offentligrättsliga avgifter redovisas brutto behöver utrymme på statsbudgeten skapas för den här aktuella verksamheten. Nödvändigt utrymme bör skapas av Transportstyrelsen genom omprioriteringar inom ramen för myndighetens övriga avgiftsfinansierade verksamhet.

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 förväntas 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. Utgångspunkten är dock att ökade kostnader ska hanteras inom ram.

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. Utgångspunkten är att även eventuella kostnadsökningar för sådana tillsynsinsatser ska hanteras inom ram.

### *Domstolarna*

Genom bestämmelserna om utsedda organ kan även de allmänna förvaltningsdomstolarna komma att tillföras en ny typ av mål. Det saknas emellertid anledning att befara att förslagen skulle leda till någon nämnvärd ökad måltillströmning. Överklagande enligt nuvarande regelverk har skett i ytterst begränsad omfattning. De nya bestämmelserna torde inte innebära någon förändring av betydelse för detta förhållande. Bedömningen görs därför att detta kan hanteras inom ramen för Sveriges Domstolars befintliga resurser. De nya direktverkande bestämmelserna i kommissionens genomförandeförordningar om ”praktiska arrangemang” för godkännande av fordon, fordonstyper och säkerhetsintyg bedöms inte leda till någon ökad belastning för det svenska domstolsväsendet. ERA kommer med stor sannolikhet att verka för att en fast rättslig praxis för tolkningen av bestämmelserna i dessa rättsakter växer fram så snabbt som möjligt. I Sverige prövas en mycket liten andel av här

aktuella tillståndsärenden. Det kan därför inte förväntas att svenska domstolar annat än i något enstaka undantagsfall kommer att belastas med utvecklandet av ny praxis.

### *Övrigt*

Övriga kostnader för det allmänna till följd av införlivandet av det fjärde järnvägspaketet bedöms uppstå hos myndigheter, kommuner osv. i den mån de uppträder i egenskap av infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag eller andra typer av marknadsaktörer, eller som ägare av sådana. Kostnader för denna typ av aktörer behandlas nedan under nästa punkt.

## **24.7.2 Kostnader för marknadsaktörerna**

### *Järnvägsföretag*

Den föreslagna järnvägstekniklagens bestämmelser om godkännande av fordon och fordonstyper samt om DeBo:s EG-kontroll kommer, i kombination med kommissionens genomförandeförordning 2018/545, Practical Arrangements for Vehicle Authorisation, att påverka järnvägsföretagens kostnader för genomförande av köp och ombyggnad av järnvägsfordon. Förslagen kan också medföra kostnader för järnvägsföretagen när redan godkända fordon ska användas utanför det geografiska användningsområde som omfattas av godkännandebeslutet eller besluten. Då krävs nämligen ett nytt godkännandebeslut, som ERA ska stå för och sökanden bekosta.

Järnvägsföretag uppträder i rollen som sökande när ansökan avser fordon de själva brukar och antingen äger, eller ansvarar för teknisk status för på grundval av avtal med ägaren. Fordonstillverkare och vagnbolag är andra typer av aktörer som brukar uppträda som sökande, dvs. den som till behörig myndighet ansöker om godkännande av ett järnvägsfordon eller av en typ av järnvägsfordon.

Ett järnvägsföretags kostnader för ett fordonsgodkännande består av kostnaderna för genomförande av EG-kontroll, kostnaderna för att upprätta ansökan till myndigheten inklusive den

dokumentation som ska åtfölja denna och kostnaderna för myndighetens beredning av den inlämnade ansökan. De två förstnämnda kostnaderna utgör huvuddelen av sökandens kostnader för ett fordonsgodkännande. Kostnaden för godkännande av fordon av en godkänd fordonstyp är lägre än för ”unika” järnvägsfordon. I det förstnämnda fallet behöver bara kontrolleras att fordonets delsystem och fordonet överensstämmer med den godkända fordons-typen, vilket sänker sökandens kostnader för godkännande avsevärt jämfört med godkännanden av nya fordonstyper och ”unika” järnvägsfordon. Godkännande av sistnämnda slag av fordon är vanliga i samband med utökning av geografiskt användningsområde för eller ombyggnation av äldre redan godkända fordon, som tillverkades innan dagens kravbilder i TSD gällde. Vid ombyggnad som ändrar på viktiga konstruktionsparametrar och vid utökning av geografiskt användningsområde till ytterligare minst en medlemsstat krävs nämligen ett nytt godkännande. För små järnvägsföretag och vagnbolag som priskonkurrerar på mindre lönsamma marknadssegment utgör detta ett problem. De använder nämligen inte sällan äldre fordon, som de köper på andrahandsmarknaden eller långtidshyr utomlands och bygger om för användning i deras nya trafikuppgifter. Användningen av sådana fordon fördyras och försenas naturligtvis om de måste genomgå EG-kontroll och godkännas av behörig myndighet innan de kan användas i sina nya uppgifter. Detta problem accentueras dessutom av förslagen i denna promemoria och PA VA genom att godkännandeprocessen tar sin utgångspunkt i det nya driftskompatibilitetsdirektivets bestämmelser (art 21) om att fordonet ska uppfylla kraven i TSD. Kravbilderna i TSD är idag dock inte anpassade för att tillämpas på äldre fordon, varför nya godkännanden av dem ofta blir både mer långdragna och kostsamma än för nybyggda fordon. I värsta fall kan också ombyggnader bli helt olönsamma att göra, eftersom fordonet i princip kan behöva byggas om från grunden för att uppfylla TSD-kraven.

På kort sikt kommer sannolikt förslagen som rör den EG-kontroll DeBo ska utföra att öka kostnaderna för genomförande av EG-kontroll. Skälet är att inrättandet av DeBo-marknaden kommer att innebära åtminstone initiala inkörningsproblem, vilket kan komma att påverka antalet timmar för genomförandet av kontrollen av överensstämmelse med nationella regler. Hur många timmar det kan komma att röra sig om i genomsnitt kan idag inte bedömas. Det

kommer att bero på dels hur många personer med rätt kontrollkompetens som finns tillgängliga för arbete i DeBo- verksamhet den 16 juni 2020, dels på hur många företag som utsetts att verka som DeBo innan detta datum. Därtill kommer det också att bero på hur bedömningen av överensstämmelse praktiskt ska gå till. Det avgörs i sin tur av innehållet i de nya nationella regler som Transportstyrelsen nyligen utarbetat. Dessa regler innehåller både krav på hur kontrollen ska gå till och kraven som delsystemen i ett fordon ska överensstämma med. Till detta kommer slutligen vilket pris per timme som DeBo kommer att ta för sin kontroll, vilket i sin tur kommer att bero på hur många personer med rätt kompetens som finns tillgängliga, antalet utsedda DeBo osv. Kostnaderna, i form v stilleståndskostnader, kan dock bli mycket höga om inga eller bara någon DeBo kan utses. Det får nämligen till följd att några godkännanden inte kan utfärdas för fordon, fordonstyper och fasta anläggningar som omfattas av krav på delsystem i svenska nationella regler.

På längre sikt bedöms kostnaderna för EG-kontroll och för upprättande av ansökan med åtföljande dokumentation delvis bli beroende av hur konkurrensen på marknaderna för DeBo och NoBo (ackrediterade organ som bedömer överensstämmelse med TSD) utvecklas. Framförallt kommer dock dessa kostnader att bero på utvecklingen av de kravbilder som NoBo och DeBo ska bedöma i järnvägsfordon ingående delsystems överensstämmelse med. Ju fler detaljerade eller svårtolkade krav som delsystemen ska uppfylla, desto högre kommer kostnaderna för EG-kontroll och upprättande av ansökan med åtföljande dokumentation att bli. Hittills har dessa kostnader ökat i takt med att TSD tillkommit och successivt utvecklats. Som ett resultat av att ERA blir godkännandemyndighet, kan kommissionens förståelse för hur kostnadsdrivande och därmed skadlig denna utveckling är för framförallt mindre järnvägsföretag samt för järnvägens konkurrenskraft. Det borde i sin tur betyda att hittillsvarande kostnadsökningar pga. av kravbildernas utformning på sikt kommer att åtminstone avta.

När det gäller kostnaderna för behörig myndighets beredning av ansökningar om godkännande kommer Järnvägsföretagen och andra sökande på kort sikt troligen att få vidkännas något ökade kostnader. Det torde framförallt gälla för de järnvägsföretag som bedriver trafik i flera länder och som därför kommer att behöva vända sig till ERA.

Beredningen av ansökningar som ERA ska besluta om kommer med nödvändighet att behöva involvera en eller flera nationella säkerhetsmyndigheter. Risken för att samarbetet mellan ERA och någon av de involverade nationella säkerhetsmyndigheterna fungerar mindre bra och leder till onödigt dubbelarbete och förlängda ledtider bedöms vara som störst på kort sikt. ERA:s och berörda nationella säkerhetsmyndigheters beredningsarbete finansieras via avgifter för sökande på 130 euro/timme. Eventuellt förekommande onödigt dubbelarbete som utökar antalet timmar som ska debiteras kommer alltså att belasta sökanden. Denne kommer också att få vidkännas eventuella stilleståndskostnader till följd av eventuellt onödigt långa ledtider i ERA:s berednings- och beslutsprocesser. Kommissionens genomförandeförordning PA VA innehåller visserligen olika tidsgränser för beredningsprocessen i syfte att begränsa risken för långdragna beredningsprocesser. De utgör dock ingen fullständig garanti för att ERA och involverade nationella säkerhetsmyndigheter ska kunna hantera ansökningar på ett effektivt sätt.

Den föreslagna järnvägssäkerhetslagen bedöms medföra ganska få helt nya konsekvenser. Som tidigare nämnts införs dock i järnvägssäkerhetslagen krav på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de aktörer som de anlitar och som kan påverka säkerheten i järnvägssystemet genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder och, i de fall det bedöms lämpligt, ingå avtal med dessa där det uppställs krav på riskkontrollåtgärder.

Det är svårt att bedöma konsekvenserna av denna nyhet, som i första hand är dynamiska. Den föreslagna regleringen innehåller både möjligheter och faror. Faran består i att det i grunden handlar om samma reglerade riskbedömningsmetod som järnvägsföretagen själva är skyldiga att använda i sin verksamhet. Om järnvägsföretagens underleverantörer, t ex godskunder som ombesörjer lastning och lossning, anser det vara för omständligt och kostsamt att lära sig och tillämpa metoden ifråga, kan de istället välja att nyttja andra transportsätt. Sker det i större omfattning, kan det bli mycket kostsamt för järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. Möjligheten ligger i att det handlar om just en harmoniserad riskbedömningsmetod, som alltså har förutsättningar att bli en järnvägsbranschstandard inom hela den inre marknaden. Det torde åtminstone på sikt underlätta samarbetet och därmed kostnadsbesparingar i alla led i järnvägsbranschens värdekedja inom ett stort

geografiskt område. Kostnaderna för att lära sig metodens tillämpning torde också kunna hållas nere om utbildnings- och informationsinsatser på branschnivå erbjuds, t ex i samarbete mellan aktörerna i värdekedjans olika led.

### *Infrastrukturförvaltare*

Den föreslagna järnvägstekniklagens bestämmelser om godkännande av fasta anläggningar ändras sakligt sett mycket lite. Det är endast bestämmelsen om att ERA ska förhandsgodkänna ERTMS fasta anläggningar innan Transportstyrelsen får fatta godkännandebeslut som bedöms kunna påverka infrastrukturförvaltarnas och indirekt även järnvägsutrustningsindustrins kostnader. Det bör påpekas att med infrastrukturförvaltare avses i detta sammanhang endast sådana förvaltare av infrastruktur som omfattas av järnvägstekniklagen. Övriga infrastrukturförvaltare av t ex industrispår, museijärnvägsnät etc. regleras i den föreslagna lagen om nationella järnvägssystem. Det är i dagsläget oklart exakt hur ERA tänker gå till väga för att göra sin "förhandsprövning" av fasta ERTMS installationer. Bland oklarheterna är när i processen ERA behöver göra prövningen för att kunna fullgöra sitt uppdrag i enlighet med dess syfte. Skulle det visa sig att ERA kommer att lämna sina förhandsgodkännanden strax före nationella säkerhetsmyndigheters godkännandebeslut, riskerar det i sådana fall att ställa till med kostsamma problem. Särskilt om förhandsgodkännandet utfaller negativt. I sådana eventuella fall kommer ändringar att krävas och därmed olika omtag i såväl EG-kontrollprocessen som i behörig myndighets beredningsprocess. Dessa kostnader kommer sökanden dvs. infrastrukturförvaltaren att behöva stå för, även om denne kanske kan vältra över en del av dem på leverantören av den fasta ERTMS-installationen. I dessa eventuella fall kan det också bli tal om stora stilleståndskostnader, t ex om en ny bansträckning inte kan tas i bruk på grund av att godkännandet av dess signalsystem fattas. Det förtjänar att påpekas att det pågår en diskussion på EU-nivå om hur ERA ska bära sig åt för att kunna fullgöra sin nya uppgift på ett så "störningsfritt" sätt som möjligt.



Så som anges i avsnitt 24.4.2 ovan kan de nya bestämmelserna i järnvägsmarknadslagen om särskilda skyddsregler för infrastrukturförvaltare som är del av ett vertikalt integrerat företag beräknas träffa ett begränsat antal företag som bedriver såväl trafik som infrastrukturförvaltning inom samma koncern. Bestämmelserna medför ett antal nya krav på organisationen inom sådana företaget samt särskilda finansiella restriktioner och medför sannolikt ökade kostnader samt en begränsning i driften av företaget.

När det gäller den nya järnvägssäkerhetslagen, så bedöms den få samma kostnadskonsekvenser för infrastrukturförvaltare som för järnvägsföretag.

### *Järnvägsutrustningsindustrin*

På kort sikt kommer godkännandekostnaderna för järnvägsfordonsindustrins företag att påverkas på ett med andra kategorier sökande likartat sätt. Fordonstillverkarna är dock inriktade på utveckling och tillverkning av stora serier, varför de är mer intresserade av typgodkännanden och därmed slipper många av de särskilda problem som godkännande av äldre ”unika” fordon medför.

Utrustningsindustrins godkännandekostnader kommer på längre sikt knappast att utvecklas på annat sätt än för andra kategorier sökande. De större utrustningsföretagens intresse för godkännandeprocessens organisering är dock också kopplat till hur de tekniska kravbilderna på järnvägsutrustning påverkar den totala kostnaden för produktutveckling. De önskar att i stigande utsträckning utnyttja de potentiella skalfördelar som försäljning av i stigande utsträckning standardiserade produkter på den inre marknaden skulle kunna medföra. Idag säljer de sina produkter, ofta i form av särskilt anpassade specialvarianter, på nationella marknader med egna godkännandemyndigheter, som gör sina prövningar i förhållandevis särreglerade tillståndsprocesser. På fordonssidan ändras nu beslutsordningen för godkännanden. Med promemorians förslag och PA VA:s bestämmelser blir det framöver ERA som i allt högre utsträckning kommer att godkänna ”europeiska” fordonstyper utvecklade av fordonsindustrins företag. Deras långsiktiga intresse torde därför ligga i att ERA, sin regelutvecklande roll, ska kunna

hjälpa till med att successivt förbättra deras förutsättningar för att utveckla konkurrenskraftiga "europeiska" fordonstyper på ett kostnadseffektivt sätt. Huruvida det kommer att bli så är inte möjligt att idag bedöma.

## **24.8    Konsekvenser för små företag och museiföreningar**

Företag som definitionsmässigt är småföretag består i järnvägssektorn främst av olika specialiserade tjänsteföretag, t ex teknik-konsultföretag. Den föreslagna järnvägstekniklagens bestämmelser om EG-kontroll av delsystems överensstämmelse med nationella regler bedöms få ekonomiska konsekvenser för uppskattningsvis 50 personer i sådana bolag (se punkt 1.2.4). Dessa personer brukar idag regelmässigt "erkännas" av Transportstyrelsen som s.k. oberoende granskare. Den granskning de idag utför kommer enligt den föreslagna regleringen att behöva utföras av oberoende bedömningsorgan (DeBo), som ska utses av Transportstyrelsen. De formella kraven på DeBo är riktade till företag medan Transportstyrelsens krav på oberoende granskare är riktade till enskilda personer. Det innebär att många av de oberoende granskarna eller de företag de är anställda i fortsättningsvis antingen måste avstå från uppdrag vid sidan av DeBo-verksamheten, eller delas upp på fler företag med delvis nya ägarkonstellationer. Det kan därför röra sig om ganska höga kostnader för företagen och deras ägare att förbereda verksamhet på den nya DeBo-marknaden. Det kommer dock att vara möjligt att förena DeBo- och NoBo-verksamhet, vilket skulle kunna verka lockande för sådana företag som avser att specialisera sig på oberoende bedömningsverksamhet i järnvägssektorn.

Museiverksamhet och tillhandahållande av vissa tjänster i eller i anslutning till terminalområden bedrivs av ideella organisationer respektive småföretag. Dessa undantas dock i likhet med vad som gäller i dag från det EU-harmoniserade bestämmelserna i järnvägstekniklagen. Museitrafik på det öppna järnvägsnätet kommer dock att omfattas av den EU-harmoniserade järnvägssäkerhetslagen, liksom även företag som tillhandahåller tjänster i eller i anslutning till terminalområden. De senare kommer, som beskrivits under

föregående punkt att framledes behöva utföra harmoniserade riskbedömningar. Det kan i vissa fall orsaka dem ökade kostnader. Många av dem har dock redan idag liknande kostnader, t.ex. för genomförande av lastsäkring på visst sätt.

## **24.9 Övrigt**

Förslagen i promemorian kommer inte att få någon påverkan på den kommunala självstyrelsen. Förslagen förväntas inte heller påverka sysselsättningen eller den offentliga servicen i olika delar av landet. Inte heller i övrigt har förslagen någon inverkan på de regionalpolitiska aspekterna. Förslagen bedöms inte heller få någon inverkan på jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Avslutningsvis bedöms förslagen i promemorian inte heller ha någon påverkan på miljön.



# 25 Författningskommentar

## 25.1 Förslaget till järnvägsmarknadslag

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Innehåll

##### *1 kap. 1 §*

Genom paragrafen upplyses om att lagen genomför direktiv 2012/34/EU i svensk lagstiftning. Vidare anges tillämpningsområdet för lagen som det uttrycks i artikel 1 p. 2 i direktivet.

##### *1 kap. 2 §*

I paragrafen anges lagens innehåll. Inom lagens tillämpningsområde faller frågor som härrör från direktiv 2012/34/EU.

#### Tillämpningsområde

##### *1 kap. 3 §*

I paragrafen anges vilka aktörer som omfattas av lagen. Aktörerna definieras i 1 kap. 11 § och, såvitt avser vertikalt integrerat företag, i 5 kap. 2 §. För vertikalt integrerade företag finns endast bestämmelser i 5 kap.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.

## Undantag

### *1 kap. 4 §*

Genom paragrafen genomförs definitionen av begreppet järnvägsföretag enligt artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU.

I paragrafen, som är ny, anges att för järnvägsföretag ska 2–5 kap. tillämpas endast om företaget har som huvudsaklig verksamhet att bedriva gods- eller persontrafik på järnväg, eller att enbart tillhandahåller dragkraft. Paragrafen ska ses mot bakgrund av att 2–5 kap. innehåller bestämmelser som rör fler aktörer än järnvägsföretag. Paragrafen innebär att när järnvägsföretag nämns i dessa kapitel avses endast sådana järnvägsföretag som sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik eller enbart tillhandahåller dragkraft i enlighet med direktivets definition. Bedömningen av om denna verksamhet är huvudsaklig görs enbart med avseende på företagets järnvägsverksamhet. I de fall ett företag t.ex. bedriver buss trafik men även järnvägstrafik – är det enbart järnvägsverksamheten som ska bedömas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.2.

### *1 kap. 5 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 2.1–2.3 i direktiv 2012/34/EU. I paragrafen anges undantag från lagens tillämpningsområde. Paragrafen motsvarar 1 kap. 1 § andra stycket och 1 a § samt 4 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen.

Enligt *första stycket* undantas tunnelbana och spårväg. Ett motsvarande undantag finns i järnvägslagen. I första stycket undantas även lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik samt privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren endast använder för transporter av eget gods. Motsvarande undantag finns i 1 kap. 1 a § järnvägslagen. Undantagen i första stycket omfattar verksamheten vid sådana järnvägsnät, dvs. undantaget omfattar den som förvaltar järnvägsinfrastrukturen (infrastrukturförvaltaren), järnvägsföretagen som bedriver trafik på näten och eventuella tjänsteleverantörer.

Av *andra stycket* framgår att den som utför järnvägstrafik på lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik, ska 3 kap. tillämpas trots

vad som sägs i första stycket i de fall som avses i 3 kap. 4 §. Det innebär att ett sådant järnvägsföretag ska särredovisa verksamheten enligt 3 kap. i lagen om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.1.

#### *1 kap. 6 §*

Paragrafen, som är ny, införs för att regleringen ska överensstämma med definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur i artikel 3.3 i direktiv 2012/34/EU, som i sin tur hänvisar till förteckningen över järnvägsinfrastrukturanläggningar i bilaga I till direktivet. I bilagan undantas privata anslutningslinjer och privata sidospår. Av bilagan framgår inte vad som avses med anslutningslinjer eller sidospår utan det får avgöras genom vad som utgör en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår. Statens järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket samt de järnvägsnät som förvaltas av Inlandsbanan AB, A-Train AB, Öresundsbrokonsortiet och kommunala infrastrukturförvaltare, anses inte vara sådana privatägda anslutningslinjer eller privatägda sidospår som kan undantas enligt paragrafen.

Det bör noteras att det i bestämmelsen inte sägs något om den som trafikerar de aktuella linjerna eller spåren. I järnvägsmarknadslagen regleras endast sådana järnvägsföretag som trafikerar järnvägsinfrastruktur. Eftersom privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår inte är järnvägsinfrastruktur enligt lagens definition omfattas inte heller den som endast utför trafik på sådana spår eller linjer av lagen. Det faktum att den som förvaltar en sådan linje eller sidospår ändå ska omfattas av lagens bestämmelser om tillträdesrätt för att linjen eller spåret behövs för att nå en anläggning för tjänster, innebär inte att den som *endast* utför trafik på sådana linjer eller spår omfattas av lagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.3.

#### *1 kap. 7 §*

Paragrafen motsvarar delvis 1 kap. 1 b § järnvägslagen. Genom denna bestämmelse i järnvägslagen undantas den som förvaltar spår inom en anläggning för tjänster från de bestämmelser i 6 och 7 kap. som gäller för infrastrukturförvaltare. Undantaget möjliggörs genom att

definitionen av järnvägsinfrastruktur inte omfattar spår i tjänsteanläggningar. Järnvägsmarknadslagen har strukturerats på annat sätt än järnvägslagen. I järnvägsmarknadslagen samlas de bestämmelser som gäller för tjänsteleverantörer i 9 kap. Paragrafen upplyser därför om att tjänsteleverantör endast behöver tillämpa 9 kap. i lagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.4.

#### *1 kap. 8 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 2.3 a i direktiv 2012/34/EU i lydelsen enligt ändringsdirektivet (EU) 2016/2370. Paragrafen innebär att tillsynsmyndigheten i vissa fall får besluta om undantag från kraven om infrastrukturförvaltares oberoende i 4 och 5 kap till den som förvaltar en lokal lågtrafikerad järnvägslinje. Om linjen endast används av ett järnvägsföretag kan förvaltaren även undantas från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltares avgifter i 7 och 8 kap. Både enskilda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende rörande undantag. Tillsynsmyndigheten avgör om infrastrukturförvaltaren ska undantas från hela eller delar av bestämmelserna i 7 och 8 kap.

Av *första stycket* framgår att linjen i fråga inte får vara en del av ett järnvägsnät som förvaltas av staten. Det innebär att järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket inte kan undantas enligt denna bestämmelse. Vidare ska linjen i fråga vara högst 100 kilometer och huvudsakligen användas för godstrafik.

Av *andra stycket* framgår att utöver vad som anges i första stycket ska linjen användas av endast ett järnvägsföretag eller att den som utför de väsentliga uppgifterna för linjen inte är ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrolleras av ett järnvägsföretag. Begreppet väsentliga uppgifter definieras i 1 kap. 11 § och avser tilldelning av kapacitet och uttag av avgifter. Begreppet kontroll används även i definitionen av vertikalt integrerat företag i artikel 3.31 i direktivet och har där en hänvisning till rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (den s.k. koncentrationsförordningen). Kontroll i denna bestämmelse ska inte förstås på något annat sätt. Se även avsnitt 15.4.2 angående definitionen av vertikalt integrerade företag.

I *tredje stycket* anges att om linjen används av endast ett järnvägsföretag kan infrastrukturförvaltare även undantas från 7 och 8 kap.



I 1 kap. 12 § föreslås ett bemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kriterier som ska gälla för att ett spår eller järnvägsnät ska komma i fråga för att anses vara en lokal lågtrafikerad linje.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.6.

#### *1 kap. 9 §*

Genom paragrafen, som motsvarar 1 kap. 1 c § järnvägslagen, utnyttjas undantagsmöjligheten i artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU. I artikeln anges att medlemsstaterna får undanta lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt från tillämpningen av kapitel IV i direktivet. Ett undantag förutsätter dock en anmälan till EU-kommissionen och ett beslut däriifrån. Bedömningen av om ett nät ska anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden ska enligt artikel 2.4 bygga på en bedömning av längden på järnvägsnätet, det faktiska utnyttjandet av nätet och den potentiella trafikvolymen.

Både enskilda infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende rörande undantag. Tillsynsmyndigheten avgör också om infrastrukturförvaltare ska undantas från hela eller delar av bestämmelserna i 7 och 8 kap. I 1 kap. 12 § föreslås också ett bemyndigande varigenom regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kriterier som ska gälla för att ett spår eller järnvägsnät ska komma i fråga för att anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.7 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 6.3.2.

## **Tillsynsmyndighet**

#### *1 kap. 10 §*

I paragrafens *första stycke*, som delvis motsvarar 1 kap. 3 § järnvägslagen, anges att regeringen utser den myndighet som ska pröva ansökningar om licens enligt 2 kap. samt utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade i anslutning till lagen. Det förtydligas att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn även enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter. I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn *enbart* med stöd av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter, krävs

att det klart framgår av den aktuella EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är tillsynsmyndighetens uppgift att bedriva tillsyn avseende vissa utpekade aktörer.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten i Sverige fullgör uppgiften enligt direktiv 2012/34/EU som dels tillståndsmyndighet (i denna lag kallas dock aktuellt tillstånd licens), dels regleringsorgan. Det innebär inte någon förändring i sak i förhållande till vad som gäller sedan tidigare. Uppgifterna som tillståndsmyndighet och regleringsorgan har tidigare fullgjorts av Järnvägsstyrelsen och fullgörs i dag av Transportstyrelsen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.9, avsnitt 18.1 och 18.2.

## Ord och uttryck

### *1 kap. 11 §*

I paragrafen anges vad som i lagen och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen avses med vissa ord och uttryck.

Med *anläggning för tjänster* avses mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställt för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extratjänster. Uttrycket är av betydelse vid tillämpningen av 1 kap. 6 och 7 §§ samt 9 kap. En motsvarande definition av anläggning för tjänster finns i dag i 1 kap. 4 § järnvägslagen. När definitionen förs över till järnvägsmarknadslagen ändras endast hänvisningarna till 9 kap. järnvägsmarknadslagen. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.1.

Med *drift av järnvägsinfrastruktur* avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt trafikledning. Uttrycket är av betydelse vid tillämpning av 4 kap. 2, 8 och 9 §§. Definitionen införs från artikel 3.2b, i lydelsen enligt ändringsdirektivet (EU) 2016/2370. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.3.

Med *EES* avses det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen och definitionen är av betydelse vid tillämpningen av 2 kap. 2 § och 6 kap. 2 §. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.1.

Med *infrastrukturförvaltare* avses den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. En

motsvarande definition av infrastrukturförvaltare finns i dag i 1 kap. 4 §. I direktivet definieras infrastrukturförvaltare utifrån vilka uppgifter förvaltaren särskilt ska ansvara för (anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering.). Uppgifterna får tilldelas olika organ eller företag (artikel 3.2, i lydelsen enligt ändringsdirektivet). Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.1.

Med *järnvägsföretag* avses den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. I järnvägslagen definieras järnvägsföretag som ”den som med stöd licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik”. I direktivet definieras järnvägsföretag som: ”varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med detta direktiv vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft”. I nuvarande definition i järnvägslagen saknas möjligheten att företaget endast kan tillhandahålla dragkraft. Eftersom bestämmelser om nationellt trafiksäkerhetstillstånd finns i lagen (2020:XX) om nationella järnvägssystem tas inte heller den tillståndsformen upp i definitionen i järnvägsmarknadslagen. När det gäller att företaget ska bedriva de uppräknade verksamheterna som sin ”huvudsakliga verksamhet” införs inte den begränsningen i definitionen i järnvägsmarknadslagen utan i undantaget i 1 kap. 4 §. Bestämmelsen behandlas även i avsnitten 6.2.2, 8.1.2 och 11.1.1.

Med *järnvägsinfrastruktur* avses samma anläggningar som anges i definitionen i 1 kap. 4 § järnvägslagen. I den föreslagna definitionen undantas dock sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för tjänster än stationer för passagerare. Ändringen ska ses mot bakgrund av direktivets definition av järnvägsinfrastruktur (artikel 3.3), som hänvisar till den förteckning av järnvägsinfrastrukturanläggningar som finns i bilaga I till direktivet.

Den som förvaltar en spåranläggning inom en anläggning för tjänster ska endast tillämpa 9 kap. i lagen (1 kap. 7 §). Om linjen eller spåret behövs för att nå en anläggning för tjänster ska dock förval-

turen omfattas av skyldigheten på tillträde för infrastrukturförvaltare i 6 kap. (1 kap. 6 §). Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.2.

Med *järnvägsnät* avses sammanhängande järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare. I järnvägslagen är motsvarande definition något annorlunda och där talas om järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare. I direktivet definieras järnvägsnät som ”hela den järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en infrastrukturförvaltare” (artikel 3.25). Syftet med ändringen är att klargöra att en infrastrukturförvaltare kan förvalta fler än ett järnvägsnät. Uttrycket får betydelse vid tillämpningen av undantagen i 1 kap. 5 §. En infrastrukturförvaltare kan därmed omfattas av kraven i lagen för ett av sina järnvägsnät men inte för ett annat. Infrastrukturförvaltaren kan t.ex. förvalta en fristående bana som undantas och ett annat järnvägsnät som inte undantas från lagen. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.2.

Med *modernisering av järnvägsinfrastruktur* avses större utbytesarbeten på den befintliga infrastrukturen som inte förändrar dess övergripande prestanda. Uttrycket är av betydelse vid tillämpningen av 4 kap. 2 § som handlar om vilka uppgifter en infrastrukturförvaltare ska ansvar för. Definitionen införs från artikel 3.2d, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.3.

Med *tjänsteleverantör* avses den som ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av grundläggande tjänster, tilläggstjänster eller extratjänster. Definitionen förs över från järnvägslagen med en språklig justering. I likhet med t.ex. definitionen av järnvägsföretaget behöver det inte anges att uttrycket omfattar både offentliga och privata enheter.

Nuvarande definitionen i järnvägslagen och i den föreslagna järnvägsmarknadslagen överensstämmer i sak med definitionen i direktivet (artikel 3.12). Järnvägsmarknadslagens definition innebär att den som antingen ansvarar för förvaltningen av en (eller flera) anläggningar för tjänster eller tillhandahåller en eller flera tjänster, som avses i 9 kap. 1 § andra stycket respektive 9 kap. 4 § (vilket motsvarar punkterna 2–4 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU) faller in under begreppet tjänsteleverantör. Exempel på tjänsteleverantörer är Trafikverket, Jernhusen AB, EuroMaint AB och SweMaint AB. Definitionen är av betydelse vid tillämpningen av 9 kap. När

definitionen förs över till järnvägsmarknadslagen ändras endast hänvisningarna till 9 kap. järnvägsmarknadslagen. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.1.

Med *tågläge* avses den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra ett tåg, från en plats till en annan under en viss tidsperiod. Definitionen överensstämmer i sak med definitionen i direktivet (artikel 3.27). Nuvarande definition i järnvägslagen är delvis annorlunda eftersom den gäller den infrastrukturkapacitet, enligt vad som anges i en tågplan, som får tas i anspråk för att framföra ett järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod. Den nuvarande definitionen utgår från att all kapacitet som tilldelas ska tilldelas ett tågläge som sedan ska ingå i en tågplan. Definitionen utformas mer i linje med direktivets definition för att tydliggöra skillnaden mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet och tjänster. Ett tågläge ska tilldelas tåg som framförs. Definitionen av ”järnvägsinfrastruktur” i järnvägsmarknadslagen har betydelse i detta sammanhang, eftersom det endast är järnvägsinfrastrukturkapacitet som tilldelas ett tågläge. Det innebär att inom anläggningar för tjänster, med undantag för station, ska spårkapacitet tilldelas tillsammans med tjänsten i fråga och inte som ett tågläge. Det finns ingen definition av tåg i lagen eller i direktivet. Ur säkerhetssynpunkt är det väsentligt att skilja mellan olika rörelseformer t.ex. beroende på om tåget framförs på ett huvudspår eller ett sidospår. Den skillnaden tycks inte finnas i direktiv 2012/34/EU. Däremot är det möjligt för tillsynsmyndigheten enligt 1 kap. 9 § att undanta lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse från kraven i bl.a. 7 kap. som omfattar krav på tilldelning av tåglägen och fastställelse av tågplan. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.2.

Med *tågplan* avses en plan över samtliga tåglägen på under en viss angiven period. I direktivet definieras tågplan som ”uppgifter om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen under den tid som planen gäller” (artikel 3.28). I järnvägslagen definieras tågplan som en ”plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period”. Järnvägsinfrastruktur kan användas för annat än enbart rörelse av tåg, t.ex. för uppställning (som är en tjänst). Tjänster kan tillhandahållas på järnvägsinfrastrukturen och inom anläggningar för tjänster. Det ska självklart vara möjligt även i fortsättningen. Tågplanen

behöver dock inte omfatta all användning av infrastrukturen. Av direktivets definition är det rörelserna av tåg och rullande materiel. Om ett tåg, sammansatt eller inte (t.ex. endast ett lok) ska tilldelas ett tågläge om det ska framföras från en plats eller inte. Däremot behöver inte tågläge tilldelas för uppställning av ett järnvägsfordon och planeringen av uppställningen behöver inte ingå i tågplanen.

Tågplanen fastställs visserligen vid ett visst tillfälle, men den och däri ingående tåglägen ändras kontinuerligt under tågplaneperioden. Det kan ske dels genom att infrastrukturförvaltaren planerar tåglägen på avsatt reservkapacitet (s.k. ad hoc-tåglägen), dels när en sökande önskar ändra ett tilldelat tågläge och det är möjligt utan att någon annans rätt till kapacitet påverkas (se även avsnitt 14.1 i prop. 2003/04:123). Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.2.

Med *underhåll av järnvägsinfrastruktur* avses arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet. Definitionen har betydelse för tillämpningen av 4 kap. 2 och 7 §§. Definitionen införs från artikel 3.2c, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.3.

Med *väsentliga uppgifter* avses beslutsfattande om tilldelning av tåglägen och beslutsfattande som rör uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Definitionen har betydelse för tillämpningen av 1 kap. 8 §, 4 kap. 3 och 4 §§ samt 5 kap. 5, 6, 8 och 9 §§. Definitionen är hämtad från artikel 3.2c, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.1.3.

## Bemyndiganden

### *1 kap. 12 §*

Paragrafen innehåller bemyndiganden. Den *första punkten* är ny och innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att en lokal järnvägslinje ska anses vara lågtrafikerad eller andra kriterier eller förfaranden för att tillsynsmyndigheten ska kunna meddela undantag. Vilken lokal järnvägslinje som anses lågtrafikerad har betydelse vid tillämpning av nu föreslagna 1 kap. 8 § och 7 kap. 6 § (se avsnitten 6.2.6 och 16.2.3).

Bemyndigandet i *andra punkten* förs över från 1 kap. 5 § 4 järnvägslagen. Bemyndigandet innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att järnvägsinfrastrukturen ska anses sakna strategisk betydelse för järnvägsmarknaden eller andra kriterier samt förfaranden för att tillsynsmyndigheten ska kunna meddela undantag. Bestämmelser om vilken järnvägsinfrastruktur som ska anses sakna strategisk betydelse krävs vid tillämpning av nu föreslagna 1 kap. 9 §, 4 kap. 6 §, 5 kap. 8 § och 7 kap. 7 § (se avsnitten 6.2.7, 15.3.5, 15.4.7 och 16.2.3).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.

### *1 kap. 13 §*

Genom bemyndigandet, som förs över från 1 kap. 7 § järnvägslagen, möjliggörs för att på lägre föreskriftsnivå genomföra artikel 30.7 i direktiv 2012/34/EU. Enligt artikel 30.7 ska infrastrukturförvaltare upprätta och föra ett register över de tillgångar i form av järnvägsanläggningar man ansvarar för. Registret ska användas för att bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera eller ersätta infrastrukturen. Genom föreskrifter kan preciseras vad som avses med järnvägsanläggningar i detta avseende. I bilaga V till direktivet, som har relevans för vilka uppgifter som ska finnas med i registret omnämns både infrastruktur och anläggningar för tjänster. I registret ska också finnas uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av infrastrukturen. Bemyndigandet innefattar även en rätt att avgöra vilka infrastrukturförvaltare som ska omfattas av kravet, när sådana regler ska träda i kraft och när registret ska vara på plats.

Registret ska inte förväxlas med det infrastrukturregister tillsynsmyndigheten ansvarar för enligt 5 kap. 14 § järnvägstekniklagen vars syfte är ett annat.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 8.3.

## 2 kap. Licens

### Tillståndskrav

#### *2 kap. 1 §*

Paragrafen motsvarar i sak 3 kap. 1 § järnvägslagen. Eftersom järnvägsmarknadslagen endast innehåller bestämmelser angående tillståndsformen licens, finns hänvisning till järnvägssäkerhetslagen (2020:xx) avseende gemensamt säkerhetsintyg. För järnvägsföretag som bedriver verksamhet enbart i järnvägssystem som omfattas av lagen (2020:xx) om nationella järnvägssystem är det tillräckligt med ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Till skillnad från järnvägslagen krävs endast licens om järnvägsföretaget har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft (1 kap. 4 §). Det innebär att den som bedriver järnvägstrafik som annat än sin huvudsakliga verksamhet inte längre kommer att behöva ha en licens. Exempel på sådan verksamhet kan vara den begränsade mängd trafik som Trafikverket bedriver (trafik vid undervisning, museitrafik m.m.). Andra exempel kan vara en fordonstillverkare som utför järnvägstrafik för prov av nya fordon, underhållsföretag som utför trafik för att ta sig den del av infrastrukturen som ska underhållas, eller museiföreningar vars huvudsakliga syfte är att bedriva kulturhistorisk verksamhet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.1.1.

### Licens

#### *2 kap. 2 §*

Paragrafen motsvarar 3 kap. 2 § järnvägslagen, med vissa ändringar, och ska ses mot bakgrund av artiklarna 17–23 i direktiv 2012/34/EU.

I paragrafen regleras vilka krav som gäller för att beviljas licens och licensens geografiska giltighet.

Av *första stycket* framgår under vilka förutsättningar licens beviljas. De krav som ska vara uppfyllda följer av artikel 18 i direktiv 2012/34/EU. Samtliga krav som anges i paragrafen ska vara uppfyllda för att en licens ska kunna beviljas en sökande. Jämfört med 3 kap. 2 § första stycket järnvägslagen innehåller paragrafen ett tillägg



i punkterna 1 och 3 om att järnvägsföretaget kan tillhandahålla enbart dragkraft. I punkten 4 görs även en mindre språklig ändring, då ”järnvägsverksamhet” används i stället för ”järnvägstrafiken”. Se även 3 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen (2020:xx).

*Andra stycket* motsvarar 3 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen, med ändringen att kraven i första stycket får anpassas till ”verksamheten” i stället för till ”verksamhetens art och omfattning”. Tillsynsmyndigheten ska i licensen ange på vilket sätt kraven anpassats och för vilken verksamhet licensen gäller.

*Tredje stycket* motsvarar 3 kap. 2 § tredje stycket järnvägslagen och innebär att en licens utfärdad i ett annat land inom EES eller Schweiz ska gälla i Sverige.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.1.2, i prop. 2003/04:123 avsnitt 11.3.2 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 5.5.

## Omprövning

### *2 kap. 3 §*

Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § andra och tredje stycket järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 24.6 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av *första stycket* följer att en licens ska omprövas när verksamheten ska genomgå en väsentlig förändring. Det följer av artikel 24.6 i direktivet att i de fall ett järnvägsföretag avser att ändra eller utvidga sin verksamhet i betydande omfattning, ska licensen åter ges in till tillståndsmyndigheten för omprövning. Hur omfattande en omprövning ska vara får avgöras från fall till fall av tillsynsmyndigheten.

Av *andra stycket* framgår att det ankommer i första hand på licensinnehavaren att se till att relevanta förändringar i verksamheten kommer till tillsynsmyndighetens kännedom.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.1.1, i prop. 2003/04:123 avsnitt 11.6 och i prop. 2006/07:45 avsnitt 5.6.3.

## Bemyndiganden

### *2 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 3 kap. 10 § 1 järnvägslagen, med vissa språkliga ändringar.

Bestämmelsen omfattar bemyndigandena avseende licenser, omprövning av licenser (i järnvägslagen ”förnyad prövning av licenser”) och tillfälliga licenser. Direktiv 2012/34/EU innehåller i dessa avseenden detaljerade regler som bör genomföras i svensk rätt på lägre föreskriftsnivå än lag. Sådana bestämmelser finns i dag bl.a. i 3 kap. 1–6 c §§ järnvägsförordningen.

Licensmyndigheten ska också offentliggöra minimikrav på täckning för civilrättsligt ansvar enligt artikel 5.1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/171. Transportstyrelsen kan t.ex. göra det genom att i föreskrifter ange nivåer för försäkringskravet.

Bestämmelsen behandlas även avsnitt 11.1.3, i prop. 2006/07:45 avsnitt 5.6.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 5.5.1.

### **3 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet**

#### **Redovisningsskyldighet och bokföring**

##### *3 kap. 1 §*

Paragrafen motsvarar 4 kap. 1 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 6.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I paragrafen regleras att transporttjänster ska redovisas separat ifrån infrastrukturförvaltning i de fall en och samma verksamhetsutövare bedriver båda dessa verksamheter. Bestämmelsen riktar sig till både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Med transporttjänster avses både persontransporter och godstransporter.

Bestämmelserna syftar till att säkerställa insyn i ekonomiska förhållanden beträffande vissa verksamheter och att motverka diskriminerande s.k. korssubventionering mellan verksamheter. Dessa företag ska ha en öppen och tydlig redovisning av de olika verksamheterna och får inte överföra utbetalade allmänna medel.

Den särskilda redovisning som ska upprättas ska ske utöver ordinarie årsredovisning. Hur den särskilda redovisningen ska vara utformad bör framgå av de föreskrifter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, i anslutning till 6 § 1, får meddela.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.1, i prop. 2003/04:123 avsnitt 12 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 9.1.1.

### 3 kap. 2 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 1 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 6.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Bestämmelsen i *första stycket* innebär att persontransportverksamhet ska redovisas separat från godstransportverksamhet. Eftersom persontransportmarknaden i Sverige är öppen för konkurrens och bedrivs på kommersiella villkor, har särredovisningskravet i förhållande till direktivet begränsats till helt eller delvis offentligt finansierade persontransporter. Med det avses persontrafik enligt avtal om allmän trafik i enlighet med lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Det är således inte fråga om rent kommersiella verksamheter.

I *andra stycket* anges att redovisning av allmänna medel som utbetalas till verksamhet som avser persontransporter ska ske i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) 1370/2007 (EU:s kollektivtrafikförordning). Bestämmelser om separata och särskilda räkenskaper finns i förordningens bilaga punkt 5.

Hänvisningen till förordningen är i järnvägsmarknadslagen en dynamisk hänvisning, dvs. den avser förordningen i sin senaste lydelse. I järnvägslagen är hänvisningen däremot statisk, dvs. avser förordningen i den angivna lydelsen (i detta fall den ursprungliga lydelsen). När hänvisningen infördes sågs hänvisningen enbart som ett förtydligande (prop. 2014/15:120, s. 94), eftersom förbudet mot att överföra allmänna medel till en verksamhet den inte är ämnad för och kravet om separat redovisning av sådana medel inte är nytt utan finns redan intagna i EU:s kollektivtrafikförordning. Eftersom hänvisningen i detta fall är av upplysande karaktär görs bedömningen att det är tillräckligt med en dynamisk hänvisning. För närvarande är förordning (EU) 2016/2338 den senaste lydelsen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.1.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 9.1.1.

## Offentliggörande

### 3 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 1 b § järnvägslagen. Genom paragrafen har kravet på offentliggörande enligt artikel 6.1 och 6.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Bestämmelsen är införd för att säkerställa att upprättade särredovisningar offentliggörs. Ansvaret för att särredovisningarna offentliggörs åvilar de särredovisningsskyldiga. Den praktiska hanteringen ska dock kunna överlätas till annan. Eftersom särredovisningsrapporterna ska lämnas till tillsynsmyndigheten är det ändamålsenligt att myndigheten, om företaget så önskar, ombesörjer att denna offentliggörs, något som sker till viss del redan i dag genom att rapporterna läggs ut på Transportstyrelsens hemsida. Transportstyrelsen har rätt att i föreskrifter precisera vilka krav som ska ställas för att en särredovisning ska anses offentliggjord (se 6 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.1 och i prop. 2010/11:25 avsnitt 6.2.

### Järnvägsföretag vid vissa fristående järnvägsnät

#### *3 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar till viss del 4 kap. 2 § andra stycket järnvägslagen och ska ses mot bakgrund av artikel 2.1.

Järnvägsföretag som utför trafik vid lokala och regionala fristående järnvägsnät enbart avsedda för person- eller museitrafik är som huvudregel undantagna från järnvägsmarknadslagen (jfr. 1 kap. 5 § 2). I 1 kap. 5 § andra stycket anges dock att 3 kap. om särredovisning ska tillämpas på järnvägsföretag som utför trafik på sådana fristående järnvägsnät i de fall som avses i 3 kap. 4 § (denna paragraf). Bestämmelserna om särredovisning ska tillämpas om järnvägsföretaget står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som också utför eller organiserar trafik på någon annan typ av järnvägsnät. Som exempel på nät som omfattas kan nämnas Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

Om ett järnvägsföretag som utför trafik på ett fristående järnvägsnät står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag som också bedriver trafik på andra typer av järnvägsnät, i första hand det statliga nätet som förvaltas av Trafikverket, ska denna verksamhet redovisas skilt från trafiken på det fristående nätet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.1.2 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 9.1.1.

## Undantag

### 3 kap. 5 §

Paragrafen motsvarar 4 kap. 2 § första och tredje stycket järnvägslagen.

I *första stycket* ändras ”till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon” till ”utför museitrafik”. Nuvarande bestämmelsen är uttryckt på samma sätt som en tidigare lydelse av 3 kap. 4 § järnvägslagen, avseende särskilt tillstånd. I nuvarande 3 kap. 4 § används uttrycket ”utför museitrafik”. En motsvarande ändring föreslås därför när 4 kap. 2 § första stycket järnvägslagen förs över till denna paragraf.

I *andra stycket* görs en språklig ändring genom att ”offentliga medel” ändras till ”allmänna medel”, i likhet med vad som används i kapitlet i övrigt. Bestämmelsen handlar om att en verksamhetsutövare bedriver järnvägstrafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur endast i syfte att förse den egna verksamheten med tjänster. I och med att spår inom tjänsteanläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur i järnvägsmarknadslagen behöver inte sådana spår undantas enligt denna bestämmelse. Det kan dock handla om järnvägsinfrastruktur där tjänster utförs, t.ex. underhåll som inte utförs i en anläggning för tjänster. Undantaget förs därför över från järnvägslagen, men bedöms få en begränsad tillämpning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.1.2, i prop. 2010/11:25 avsnitt 6.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 9.1.1.

## Bemyndiganden

### 3 kap. 6 §

Paragrafens *första och andra punkt* motsvarar 4 kap. 3 § 1 järnvägslagen.

Paragrafen innehåller bemyndiganden som möjliggör för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om den särredovisnings- och bokföringsskyldighet samt krav på offentliggörande (ny *tredje punkt*) som föreskrivs i 3 kap. Genom bemyndigandet kan t.ex. regleringen avseende bokföring i bilaga VIII till direktivet genomföras på lägre

föreskriftsnivå än lag. Transportstyrelsens har i dag föreskrifter om redovisning av järnvägsverksamhet (TSFS 2016:97).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.1.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 9.1.2.

### *3 kap. 7 §*

Paragrafen, som är ny, upplyser om att ytterligare bestämmelser om redovisning finns i 5 kap. 14 §, för sådana vertikalt integrerade företag som avses i 5 kap. 2 § och i 9 kap. 7 §, för tjänsteleverantörers verksamhet. I järnvägslagen fanns bestämmelser om oberoende och separata räkenskaper för vissa tjänsteleverantörer i 4 kap. 2 a §. Bestämmelserna i 5 kap. saknar motsvarighet i järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.1.

## **4 kap. Krav för att säkerställa infrastrukturförvaltares oberoende**

### **Allmänt i fråga om infrastrukturförvaltares oberoende**

#### *4 kap. 1 §*

Paragrafen, som är ny, är en inledande bestämmelse till kapitlets bestämmelser. I artiklarna 7–7d i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, finns bestämmelser om oberoende för infrastrukturförvaltare. Vissa av kraven gäller särskilt vertikalt integrerade företag (se kommentar till 5 kap. 2 §) och det handlar då oberoende mellan enheter i ett sådant företag. För infrastrukturförvaltare som inte ingår i ett vertikalt integrerat företag framgår det dock inte uttryckligen av artiklarna från vilka infrastrukturförvaltaren ska vara oberoende i från. Syftet med bestämmelser bör vara att infrastrukturförvaltaren genom att vara oberoende ska agera opartiskt och icke-diskriminerande i förhållande till olika järnvägsföretag eller andra sökande av infrastrukturkapacitet som använder eller avser att använda ett järnvägsnät som infrastrukturförvaltaren förvaltar. Syftet klargörs därför i den inledande bestämmelsen i 4 kap.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.1.

## Infrastrukturförvaltares ansvarsområden och organisation

### 4 kap. 2 §

Paragrafen, som är ny, ska ses mot bakgrund av artikel 3.2 och artikel 7.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I bestämmelsen anges vad en infrastrukturförvaltare ska ansvara för. I direktivet definieras infrastrukturförvaltare som: ”ett organ eller en enhet som ansvarar för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastruktur på ett nät, samt för deltagande i dess utveckling, i enlighet med regler som medlemsstaten fastställer inom ramen för sin allmänna politik avseende utveckling och finansiering av infrastruktur” (artikel 3.2). Även i artikel 7.1 första stycket anges att medlemsstaten ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna ansvarar för drift, underhåll och modernisering av de nät som förvaltaren förvaltar. Infrastrukturförvaltarna ska anförtros utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, i enlighet med nationell rätt. I järnvägsmarknadslagen har definitionen av ”infrastrukturförvaltare” från järnvägslagen förts över i stället för direktivets definition eftersom det bedöms mer lämpligt att ange vilka uppgifter en infrastrukturförvaltare ska ansvara för i 4 kap. i lagen än i definitionen (se kommentar till 1 kap. 11§).

I den nu föreslagna paragrafen föreslås en bestämmelse om att infrastrukturförvaltare ska ansvara för drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen för de järnvägsnät som infrastrukturförvaltaren förvaltar.

När det gäller utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen är det i förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket redan reglerat hur Trafikverket ska delta i utvecklingen av statens järnvägsnät. För andra järnvägsnät bedöms det inte vara nödvändigt att reglera hur deras förvaltare ska delta i utvecklingen av nätet i nationell rätt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.2.

### 4 kap. 3 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artiklarna 7.2, 7a.1 och delar av 7a.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Av bestämmelsen framgår grundläggande krav på infrastrukturförvaltares organisation och oberoende.

Av *första stycket* framgår att en infrastrukturförvaltare ska vara beslutsmässigt oberoende samt organisatoriskt och juridiskt skild från alla järnvägsföretag. Med första stycket genomförs artikel 7.2. Bestämmelsen innebär att en infrastrukturförvaltare som huvudregel inte ska ingå i samma juridiska person som ett järnvägsföretag. I direktivet är vertikalt integrerade företag tillåtna och ett vertikalt integrerat företag kan vara ett företag med klart avgränsade avdelningar som ansvarar för dels infrastrukturförvaltning och dels transporttjänster (se definitionen av vertikalt integrerat företag i artikel 3.31 andra stycket och kommentaren till 5 kap. 2 § 4). Syftet med artikel 7.2 bör vara att klargöra att en infrastrukturförvaltare kan ingå i ett vertikalt integrerat företag om de särskilda kraven för att säkerställa infrastrukturförvaltarens oberoende är uppfyllda och i andra fall är det inte tillåtet att ingå i samma juridiska person som ett järnvägsföretag. Särskilda krav avseende oberoende i vertikalt integrerat företag finns i 5 kap. 4 §.

Enligt *andra stycket* ska en infrastrukturförvaltare vara organiserad så att beslutsfattandet i fråga om de väsentliga uppgifterna är oberoende i förhållande till järnvägsföretag, andra sökande som avses i 1 § och andra juridiska personer. Ett järnvägsföretag, en annan sökande eller andra juridiska personer får inte ha ett avgörande inflytande över infrastrukturförvaltare vad gäller de väsentliga uppgifterna. Bestämmelsen överensstämmer i sak med vad som står i artikel 7a.1 och 7a.2 a). Generellt ska infrastrukturförvaltarens oberoende i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande säkerställas (se kommentar till 4 kap. 2 §). I denna bestämmelse får infrastrukturförvaltare inte låta ett järnvägsföretag, en annan sökande eller andra juridiska personer ha ett avgörande inflytande. Bestämmelsen omfattar därmed andra företag rent generellt och en infrastrukturförvaltare får inte påverkas av andra när det gäller väsentliga uppgifter (kapacitetstilldelning och avgiftsuttag). Syftet bör vara att tydliggöra att beslut om tillträde eller andra tillträdesvillkor inte får fattas eller påverkas av den eller de som kan ha ett intresse av att förhindra tillträdet för en konkurrent. I direktivet framgår inte vad som avses med ”avgörande inflytande”. Med ”avgörande inflytande” bör dock i första hand avse sådant inflytande som grundar sig på direkta eller indirekta innehav av mer än hälften



av rösterna i bolaget. Det kan emellertid även tänkas att någon intar en sådan ställning på annan grund, exempelvis genom avtal. Det är dock ytterst rättstillämpningen som avgör detta.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.3.

## Styrelseledamöters och andra befattningshavares oberoende

### *4 kap. 4 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artiklarna 7.1, 7.3 och 7a.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet (EU) 2016/2370. I paragrafen regleras oberoendet för infrastrukturförvaltarens styrelseledamöter och för vissa befattningshavare hos förvaltaren.

I *första stycket* anges att styrelseledamöter i infrastrukturförvaltarens styrelse inte får vara påverkade av intressekonflikter utan ska agera på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra som har rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet, t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter och (persontrafik) och speditörer (godstrafik). Det anges särskilt att en ledamot i en infrastrukturförvaltares styrelse inte samtidigt får vara ledamot i ett järnvägsföretags styrelse. Bestämmelsen riktar sig i första hand till den som utser styrelseledamöter i infrastrukturförvaltarens styrelse och styrelseledamöterna. I Trafikverket, som är en myndighet och infrastrukturförvaltare för det statliga järnvägsnätet, utser regeringen styrelseledamöter.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare ska säkerställa att personer som rapporterar direkt till styrelsen och befattningshavare som ansvarar för beslut avseende väsentliga uppgifter (tilldelning av kapacitet och uttag av avgifter) inte påverkas av intressekonflikter och att de agerar på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Som exempel på personer hos Trafikverket som för närvarande rapporterar till styrelsen kan nämnas verkets generaldirektör och chefen för internrevisionen. Befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter skulle hos Trafikverket kunna vara cheferna för avdelningarna som ansvarar för kapacitetstilldelningen respektive banavgiftsmodellen. Detta kan dock varieras beroende på hur arbetet organiseras. Varken i direktivet eller i järnvägsmarknadslagen finns en definition av "intressekonflikt". Syftet bör dock vara att

personerna som omfattas av bestämmelsen inte ska påverkas på ett otillbörligt sätt av personliga, ekonomiska eller yrkesmässiga intressen. Dessa personer bör agera på ett sakligt, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande för att undvika otillbörliga intressekonflikter. Det bör ytterst lämnas till rättstillämpningen att avgöra vad som i detta avseende avses med intressekonflikt. Infrastrukturförvaltare ska också säkerställa att befattningshavare som ansvarar för väsentliga uppgifter inte samtidigt är ledamot i ett järnvägsföretags styrelse.

Kraven i artiklarna 7–7d ska enligt artikel 56.1 i direktivet kontrolleras av regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). När det gäller Trafikverkets styrelse är det, som framgår ovan, regeringen som utser ledamöterna och det bedöms därför lämpligt att tillsynsmyndigheten övervakar kraven i denna bestämmelse avseende styrelseledamöter och att myndigheten underrättar ansvarigt departement på Regeringskansliet om en ledamot i Trafikverkets styrelse inte uppfyller kraven i järnvägsmarknadslagen. Det bör anges i föreskrifter meddelade av regeringen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.4.

## Undantag

### *Offentligt-privat partnerskap*

#### *4 kap. 5 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I direktivet finns ett nytt undantag som undantar infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentligt-privat partnerskap från artiklarna 7, 7a och 7d (artikel 2.12). Ett undantag för sådana infrastrukturförvaltare föreslås i 4 respektive 5 kap. (se även kommentar till 5 kap. 7 §). I Sverige bör undantaget kunna tillämpas på A-Train AB. Det innebär att företaget inte är undantagna från 4 kap., men behöver inte tillämpa 2–4 samt 11 och 12 §§.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.5.

*Lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse**4 kap. 6 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I *första stycket* anges att den som förvaltar lokal järnvägsinfrastruktur som avses i 1 kap. 9 § (saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt) kan undantas från bestämmelserna om oberoende och från kraven för att låta någon annan sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter. Genom bestämmelsen införs delar av artikel 2.4. Artikeln är sedan tidigare införlivad i 1 kap. 1 c § järnvägslagen (undantag från kraven i 6 och 7 kap.) och 6 kap. 1 a § andra stycket (krav på att upprätta en verksamhetsplan) järnvägslagen. Genom ändringsdirektivet utökas undantaget i artikel 2.4 till att omfatta även artiklarna 7, 7c och 7d. Ett särskilt undantag föreslås därför i 4 respektive 5 kap. (se även kommentar till 5 kap. 8 §).

Undantaget från 8–10 §§ i denna bestämmelse innebär att infrastrukturförvaltaren inte omfattas av de krav och begränsningar som finns i bestämmelserna angående att låta någon annan sköta förvaltarens uppgifter eller för att ingå samarbetsavtal. Det generella kravet på icke-diskriminering gäller dock fortsatt.

I *andra stycket* anges att innan tillsynsmyndigheten kan meddela undantag enligt denna paragraf, ska EU-kommissionens beslut inhämtas. Det gäller även för undantag enligt 1 kap. 9 § och 7 kap. 7 § (gäller även för nuvarande undantag i 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § andra stycket järnvägslagen).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.5.

**Opartiskhet vid trafikledning och planering av underhåll***4 kap. 7 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7b.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I bestämmelsen finns krav för att säkerställa att trafikledningen och planeringen av underhållet hos en infrastrukturförvaltare utförs på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Syftet med bestämmelsen bör vara att snedvridning av konkurrensen ska undvikas genom att inte låta endast vissa järnvägsföretag eller andra sökande

få insyn och möjlighet att påverka trafikledningen och planeringen av underhållet.

I *första stycket* anges att infrastrukturförvaltare ansvarar för att trafikledningen för ett järnvägsnät och planeringen av underhållet av järnvägsinfrastrukturen utförs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande. Bestämmelsen motsvarar i sak vad som står i artikel 7b.1 första delen av meningen.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör trafikledningen eller planering av underhållet agerar på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande. Bestämmelsen överensstämmer i sak med vad som står i artikel 7b.1. I artikeln anges inte att dessa personer ska agera på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt, men det bedöms vara syftet med att personerna inte ska påverkas otillbörligt av någon intressekonflikt (se även kommentaren till 4 kap. 4 § angående intressekonflikt). Bestämmelsen riktar sig mot infrastrukturförvaltaren. Trafikledning och planering av underhåll är sådana uppgifter som en infrastrukturförvaltare ska ansvara för enligt 4 kap. 2 § (se även artikel 3.2 och 7.1 i direktivet). Redan idag sköter Trafikverket trafikledning på uppdrag av t.ex. A-Train AB och Öresundsbrokonsortiet. Trafikverket har ett särskilt säkerhetstillstånd för detta som Transportstyrelsen meddelat. För marknadsregleringen i järnvägsmarknadslagen bör dock den infrastrukturförvaltare som förvaltar nätet säkerställa att uppgifterna trafikledning och planering av underhåll sker på ett opartiskt och icke-diskriminerande sätt. Detsamma får sägas gälla redan i dag vad gäller kapacitetstilldelningen som Trafikverket utför åt andra infrastrukturförvaltare.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.6.

### **Krav för att uppdra åt annan att sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter**

#### *4 kap. 8 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 7c.1 i direktiv 2012/34/EU.

I bestämmelsen anges under vilka förutsättningar en infrastrukturförvaltare får uppdra åt någon annan att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen. Med driften avses i artikel 2.2b i direktivet; kapacitetstilldelning, trafikledning och avgiftsuttag (se kommentar till 1 kap. 11 §). Det krav som gäller för infrastrukturförvaltare om opartiskt och icke-diskriminerande sätt ska upprätthållas även om någon annan sköter uppgifterna. Kommersiellt känslig information ska också skyddas. Infrastrukturförvaltaren får inte uppdra åt ett järnvägsföretag eller ett företag som kontrollerar ett järnvägsföretag eller som kontrolleras av ett järnvägsföretag att sköta driften av järnvägsinfrastrukturen. Genom en motsatsvis läsning av bestämmelsen är det tillåtet för infrastrukturförvaltaren att uppdra åt ett sådant företag (punkten 3) att sköta andra uppgifter, som inte avser driften av järnvägsinfrastrukturen, t.ex. underhåll av järnvägsinfrastrukturen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.7.

#### *Dela uppgifter mellan infrastrukturförvaltare*

##### *4 kap. 9 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7c.2 i direktiv 2012/34/EU. i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Bestämmelsen innebär att om en infrastrukturförvaltare inte kan uppdra åt en annan infrastrukturförvaltare att sköta förvaltarens uppgifter enligt 8 §, finns en ytterligare möjlighet enligt denna bestämmelse. Det krävs dock att båda infrastrukturförvaltare uppfyller kraven i 4 och 5 kap. Det skulle t.ex. kunna tillämpas om den andra infrastrukturförvaltaren även är ett järnvägsföretag eller kontrollerar ett järnvägsföretag eller kontrolleras av ett järnvägsföretag. Bestämmelsen överensstämmer i sak med artikel 7c.2 i direktivet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.7.

#### **Samarbetsavtal**

##### *4 kap. 10 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I *första stycket* anges att en infrastrukturförvaltare har rätt att ingå samarbetsavtal med ett eller flera järnvägsföretag. Om infrastrukturförvaltaren väljer att ingå sådana avtal på ett nät ska det ske på ett icke-diskriminerande sätt. Bestämmelsen kan i det avseendet jämföras med ramavtal som infrastrukturförvaltare kan välja att ingå med järnvägsföretag eller andra sökande (se kommentar till 7 kap. 26 §). Samarbetsavtalen ska syfta till att sänka kostnaderna eller förbättra prestandan på den del av nätet som avtalet avser.

Det finns i dag olika exempel på samarbeten mellan Trafikverket och olika järnvägsföretag. Trafikverket har t.ex. tagit initiativ till ett samarbetsforum JBS (Järnvägsbranschens samverkansforum) och olika punktlighetssamarbeten. Ett exempel på ett samarbete om punktlighet är Driftforum, där Trafikverkets trafikledning inom geografiska områden samverkar med berörda järnvägsföretag för att förbättra punktligheten. Trafikverket har lyft att det framöver kan finnas ett behov av att ingå samarbetsavtal med enskilda järnvägsföretag, t.ex. förbättra prestandan på vissa banavsnitt eller linjer, till gagn för kunderna. Det får därför anses lämpligt att samarbetsavtal tillåts och regleras i enlighet med vad direktivet anger.

I *andra stycket* anges att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretaget under förhandlingen av avtalet, utan uppmaning, ska bereda tillsynsmyndigheten full insyn i utkastet till avtal. Bestämmelsen i denna del har utformats på samma sätt som i bestämmelsen om tillsynsmyndighetens rätt till insyn i förhandlingar av avgifter i 10 kap. 2 § fjärde stycket järnvägsmarknadslagen (motsvarar 8 kap. 3 § tredje stycket järnvägslagen).

Tillsynsmyndigheten ska övervaka tillämpningen av samarbetsavtalen och ska, om lämpligt, lämna rekommendationer om att avtalen bör ändras eller upphävas (se kommentar till 10 kap. 10 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.8.

## Finansiella krav

### *Intäkter*

#### *4 kap. 11 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7d.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I bestämmelsen anges att intäkter från förvaltning av järnvägsinfrastruktur endast får användas av infrastrukturförvaltaren för att finansiera den egna verksamheten. Bestämmelsen överensstämmer i sak med vad som anges i artikel 7d.1. Syftet med artikeln bör vara att ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska förhindras om de kan leda till snedvridning av konkurrensen på marknaden, i synnerhet till följd av korssubventionering (jämför skäl 17 till ändringsdirektivet). Inom ett vertikalt integrerat företag gäller det även mellan olika enheter inom företaget. Även vertikalt integrerat företag omfattas av denna bestämmelse och det bör främst vara inom sådana företag risken för korssubventionering är som störst. Det är svårare att tänka sig en situation där en infrastrukturförvaltare som inte är en del av ett vertikalt integrerat företag skulle överföra del av sina intäkter till t.ex. ett järnvägsföretag.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.9.

### *Lån*

#### *4 kap. 12 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7d.2 och 7d.3 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I bestämmelsen anges att en infrastrukturförvaltare inte får direkt eller indirekt bevilja ett lån till ett järnvägsföretag eller motta ett lån från ett järnvägsföretag. Syftet bör i likhet med 11 § vara att förhindra otillbörliga ekonomiska transaktioner mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Bestämmelsen överensstämmer i sak med artikel 7d.2 och 7d.3, men har i järnvägsmarknadslagen riktats till enbart infrastrukturförvaltare. När det gäller vertikalt integrerat företag är dock lån under vissa villkor tillåtna (se kommentar till 5 kap. 11 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.9.

### **Bemyndiganden**

#### *4 kap. 13 §*

I paragrafen, som är ny, införs en rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kraven i 4 kap.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.3.10.

## **5 kap. Särskilda krav på oberoende för vertikalt integrerade företag**

### **Allmänt i fråga om infrastrukturförvaltares oberoende**

#### *5 kap. 1 §*

I paragrafen, som är ny, upplyses om när 4 kap. respektive 5 kap. järnvägsmarknadslagen ska tillämpas.

I *första stycket* anges att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag (se 2 §), ska följa bestämmelserna i både 4 och 5 kap. Det beror på att järnvägsmarknadslagen har en annan uppdelning än artiklarna 7–7d i direktivet. Syftet med uppdelningen i två kapitel redogörs för i avsnitt 15.2.2.

I *andra stycket* anges att andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag ska tillämpa bestämmelserna om tjänster och redovisning i 12 och 14 §§. Som huvudregel har bestämmelserna i artikel 7–7d när de föreslås i järnvägsmarknadslagen riktats till infrastrukturförvaltaren. När det gäller bestämmelserna om tjänster och redovisning görs dock bedömningen att dessa ska riktas mot andra enheter inom det vertikalt integrerade företag respektive gälla för både infrastrukturförvaltaren och andra enheter (se kommentarer till 12 och 14 §§).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.1.

### **Vertikalt integrerade företag**

#### *5 kap. 2 §*

Paragrafen, som är ny, ska ses mot bakgrund av definitionen av vertikalt integrerat företag i artikel 3.31 första och andra stycket i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I definitionen finns fyra olika organisatoriska modeller som direktivet tillåter som vertikalt integrerade företag. De tre första



avser företag där infrastrukturförvaltare antingen (1) kontrolleras av ett företag som även kontrollerar järnvägsföretag, (2) kontrolleras av ett järnvägsföretag, eller där infrastrukturförvaltaren (3) kontrollerar ett järnvägsföretag. I samtliga tre fall gäller att järnvägsföretaget i fråga utför trafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät. Det ska också avse järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft (1 kap. 4 §). Den fjärde modellen tillåter att en och samma juridiska person är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det krävs dock klart avgränsade avdelningar för dessa roller inom företaget.

Begreppet företag ska i denna bestämmelse även anses innefatta föreningar. En jämförelse kan göras med begreppet järnvägsföretag som också anses omfatta föreningar m.m. En museiförening som både tillhandahåller trafik och förvaltar järnvägsinfrastruktur kommer normalt sett ändå inte omfattas av bestämmelserna eftersom infrastrukturen i fråga oftast är fristående järnvägsnät. Nätet och trafiken är i så fall undantagna från lagen enligt 1 kap. 5 § 2.

I definitionen av vertikalt integrerat företag i direktivet är begreppet kontroll av vikt för bedömningen av de tre första organisatoriska modellerna. Med kontroll avses detsamma som i rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (den s.k. koncentrationsförordningen). Begreppet kontroll i paragrafen ska därmed inte förstås på något annat sätt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.2.

### *5 kap. 3 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 3.31 tredje stycket direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I bestämmelsen anges att med kontroll i 2 § avses att staten kontrollerar både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Med det avses att Trafikverket, SJ AB och Green Cargo AB inte ska anses vara vertikalt integrerade pga. det faktum att staten genom regeringen kontrollerar myndigheten och företagen i fråga. Bestämmelsen har utformats i likhet med vad som anges i 3 kap. 1 h § ellagen (1997:857), med tillägget från artikel 3.31 att infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ska vara fullständigt oberoende från

varandra. Bestämmelsen överensstämmer i sak med artikel 3.31 tredje stycket.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.2.

### **Grundläggande skyldigheter för infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerade företag**

#### *5 kap. 4 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 7.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Bestämmelsen ska även ses mot bakgrund av artikel 3.31.

I bestämmelsen anges att en infrastrukturförvaltare ska vara juridiskt åtskild från andra de andra enheterna i ett vertikalt integrerat företag. Bestämmelsen överensstämmer i sak med vad som anges i artikel 7.2. I bestämmelsen förtydligas att det gäller sådana vertikalt integrerat företag som avses i 2 § 1–3. I 2 § 4 tillåts vertikalt integrerat företag där enheterna inte är olika juridiska personer.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.3.

#### *5 kap. 5 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7.1 andra stycket i direktiv 2012/34/EU.

I bestämmelsen anges att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får låta de andra enheterna inom det företaget ha ett avgörande inflytande över beslut som infrastrukturförvaltaren fattar som rör de väsentliga uppgifterna (kapacitetstildelning och avgiftsuttag).

I 4 kap. 3 § finns en motsvarande bestämmelse som gäller alla infrastrukturförvaltare i förhållande till ett järnvägsföretag, en annan sökande eller annan juridisk person. Infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag ska även följa 4 kap. Paragrafen i 5 kap. föreslås ändå. I praktiken behövs det endast sådana vertikalt integrerade företag som avses i 2 § 4 eftersom andra enheter i sådana företag inte är olika juridiska personer. Avseende begreppet ”avgörande inflytande” hänvisas till kommentar till 4 kap. 3 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.3.

#### *5 kap. 6 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Enligt bestämmelsen ska en infrastrukturförvaltare säkerställa att ledamöterna i förvaltarens styrelse och den befattningshavare som ansvarar för beslut som rör de väsentliga uppgifterna (kapacitetstilldelning och avgiftsuttag), inte erhåller en bonus eller annan ersättning som grundas på ett järnvägsföretags eller annan enhets resultat inom det vertikalt integrerade företaget. I sista meningen i artikel 7.4 anges att personerna får erbjudas incitament som är kopplade till järnvägssystemets resultat som helhet. I paragrafen anges vad en styrelseledamot och en befattningshavare *inte* får erhålla. Det anses inte nödvändigt att reglera vad som är tillåtet. Det anses framgå av en motsatsvis läsning av paragrafen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.4.

## Undantag för offentligt-privat partnerskap

### 5 kap. 7 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I direktivet finns ett nytt undantag som undantar infrastrukturförvaltare som omfattas av ett avtal om offentligt-privat partnerskap från artiklarna 7, 7a och 7d (artikel 2.12). Ett undantag föreslås därför i 4 respektive 5 kap. (se även kommentar till 4 kap. 5 §). I Sverige bör undantaget kunna tillämpas på A-Train AB. Det innebär att företaget inte är undantagna från 5 kap., men behöver inte tillämpa 4–6 och 10–14 §§.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.6.

## Undantag för lokal järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse

### 5 kap. 8 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I *första stycket* anges att den som förvaltar lokal järnvägsinfrastruktur som avses i 1 kap. 9 § (saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktionssätt) kan undantas från bestämmelserna

om oberoende och från kraven för att låta någon annan sköta infrastrukturförvaltarens uppgifter. Genom bestämmelsen införs delar av artikel 2.4. Artikeln är sedan tidigare införlivad i 1 kap. 1 c § (kraven i 6 och 7 kap.) och 6 kap. 1 a § andra stycket (krav att upprätta en verksamhetsplan) järnvägslagen (se även kommentarer till 1 kap. 9 § och 7 kap. 7 §). Genom ändringsdirektivet utökas undantaget i artikel 2.4 till att omfatta även artiklarna 7, 7c och 7d. Ett särskilt undantag för sådan järnvägsinfrastruktur föreslås därför i 4 respektive 5 kap. (se även kommentar till 4 kap. 6 §). När det gäller undantaget från 9 § innebär det att infrastrukturförvaltaren inte omfattas av de krav och begränsningar som finns i den bestämmelsen angående att låta någon annan sköta förvaltarens uppgifter eller för att ingå samarbetsavtal. Det generella kravet på icke-diskriminering gäller dock fortsatt.

I *andra stycket* anges att innan tillsynsmyndigheten kan meddela undantag enligt denna paragraf, ska EU-kommissionens beslut inhämtas. Det gäller även för undantag enligt 1 kap. 9 § och 7 kap. 7 § (gäller även för nuvarande undantag i 1 kap. 1 c § och 6 kap. 1 a § andra stycket).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.6.

## **Krav för att kunna uppdra åt annan enhet att sköta väsentliga uppgifter**

### *5 kap. 9 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 7c.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Enligt bestämmelsen får en annan enhet än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag sköta de väsentliga uppgifterna (kapacitetstilldelning och avgiftsuttag). Den enheten ska då uteslutande utföra sådana uppgifter. Det kan t.ex. gälla om att det vertikalt integrerade företaget har ett särskilt avgifts- eller kapacitetstilldelningsorgan. Bestämmelsen överensstämmer i sak med artikel 7c.1 a) andra meningen i direktivet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.7.

## Finansiella krav och krav om finansiell insyn

### *5 kap. 10 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7d.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Bestämmelsen innebär att en infrastrukturförvaltare som ingår i ett vertikalt integrerat företag inte får lämna utdelning till sin ägare om ägaren utövar kontroll över både förvaltaren och ett järnvägsföretag, dvs. en sådan organisatorisk modell som avses i 2 § 1 (t.ex. en koncern med ett holdingbolag som moderbolag). Bestämmelsen överensstämmer i sak med artikel 7d.1. Genom en motsatsvis tolkning av bestämmelsen följer att infrastrukturförvaltare skulle kunna lämna utdelning till en ägare som avses i 2 § 1 om infrastrukturförvaltaren kan visa att utdelningen inte genererats av förvaltningen av järnvägsinfrastruktur (se skäl 18 till ändringsdirektivet).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.8.

### *5 kap. 11 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7d.4 och 7d.5 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I 5 kap. är lån, under vissa förutsättningar, tillåtna i ett vertikalt integrerat företag, även mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som båda ingår i företaget (jämför kommentar till 4 kap. 12 §). Av bestämmelsen framgår att ett lån mellan infrastrukturförvaltare och en annan enhet i samma vertikalt integrerat företag är tillåtet om lånet ingås, betalas ut och betalas av till marknadsmässiga villkor. Bestämmelsen anses i sak överensstämma med artikel 7d.4. Uttrycket ”marknadsmässiga villkor” i paragrafen anses täcka in marknadsräntor och marknadsvillkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil. Som en övergångsbestämmelse till lagen förs direktivets bestämmelse om att om ett sådant lån mellan enheter i ett vertikalt integrerat företag ingåtts före den 24 december 2016 (dvs. dagen då ändringsdirektivet trädde i kraft), ska lånet få fortsätta gälla till dess förfallodag. Det krävs dock att lånet har tecknats till marknadsränta samt faktiskt betalas ut och betalas av.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.9.

## Tjänster

### *5 kap. 12 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7d.6 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Bestämmelsen innebär att det är tillåtet för andra enheter inom ett vertikalt integrerat företag att tillhandahålla tjänster till en infrastrukturförvaltare som ingår i samma vertikalt integrerade företag. Det krävs dock att tjänster omfattas av ett avtal och utförs till marknadspris eller till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinstmarginal. Bestämmelsen motsvarar i sak artikel 7d.6 och riktas till de andra enheterna i ett vertikalt integrerat företag och inte till infrastrukturförvaltare som i övrigt i 4 och 5 kap. Bedömningen görs att en infrastrukturförvaltare som mottar tjänster inte kan förväntas veta om tjänsten tillhandahålls till ett pris som motsvarar kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och en rimlig vinstmarginal. Av direktivet framgår inte vilka *tjänster* som avses. Det får dock förutsättas att det avser tjänster i mer allmänna ordalag är de grundläggande tjänster, tilläggstjänster och extratjänster som regleras i 9 kap. 1 § andra stycket och 9 kap. 4 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.10.

## Skulder

### *5 kap. 13 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7d.7 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Infrastrukturförvaltarens skulder inom ett vertikalt integrerat företag ska hållas tydligt åtskilda från andra enheters skulder inom företaget. Bestämmelsen syftar likt de andra bestämmelserna som härrör från artikel 7d i direktivet att undvika snedvridning av konkurrens på marknaden, särskilt till följd av korssubventionering (se skäl 17 till ändringsdirektivet).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.9.

## Redovisning

### *5 kap. 14 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 7d.8 i direktiv 2012/34/EU.

Av bestämmelsen framgår krav på infrastrukturförvaltarens och andra enheters redovisning.

I *första stycket* anges att redovisningen i ett vertikalt integrerat företag, dvs. för alla enheter, ska utformas så att de finansiella kraven och kraven om finansiell insyn i lagen och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen kan kontrolleras.

I *andra stycket* anges att redovisningen ska möjliggöra separata räkenskaper och ge möjlighet till insyn i betalningsströmmar inom det vertikalt integrerade företaget.

Bestämmelsen överensstämmer i sak med artikel 7d.8. I artikel 56.12 första och tredje stycket, i lydelsen enligt ändringsdirektivet, anges att regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen) ska kontrollera bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d och särskilt övervaka de finansiella flöden som avses i artikel 7d.1 (utdelning), lån som avses i artikel 7d.4 och 7d.5 samt de skulder som avses i artikel 7d.7. För detta kommer de vertikalt integrerade företagen att behöva en redovisning som följer av denna paragraf. I artikel 56.12 första stycket anges särskilt att regleringsorganets befogenheter (t.ex. för att utföra revisioner) ska omfatta även andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.11.

## Bemyndiganden

### *5 kap. 15 §*

I paragrafen, som är ny, införs rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kraven i 5 kap.

Bestämmelserna i 5 kap. järnvägsmarknadslagen är helt nya och saknar motsvarighet i järnvägslagen. Bedömningen görs att det inte kan uteslutas att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer behöver meddela ytterligare föreskrifter kring bestämmelsernas tillämpning. Exempel på föreskrifter som kan behövas är föreskrifter om redovisning i 14 § för andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 15.4.12.

## 6 kap. Rätt att utföra och organisera trafik

### Allmänt

#### 6 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar 5 kap. 1 § järnvägslagen och ska ses mot bakgrund av artikel 10.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I *första stycket* finns en upplysning om att regeringen kan meddela föreskrifter om rätten att bedriva persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Regeringens bestämmanderätt är inskränkt bara på det sätt som anges i 2 §, dvs. att ett järnvägsföretag eller annan sökande som har säte inom EES eller Schweiz. Bemyndigandet utnyttjas inte idag, men upplysningen förs ändå över.

I *andra stycket* anges att en privat infrastrukturförvaltare själv bestämmer vem som får utföra persontrafik på dennes järnvägsnät. Förvaltarens rätt begränsas dock på det sätt som anges i 2 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.1.2 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 13.

### Trafikeringsrätt på svenska järnvägsnät

#### 6 kap. 2 §

Paragrafen motsvarar 5 kap. 2 § järnvägslagen och ska ses mot bakgrund av artikel 10.1 och 10.2 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I denna paragraf uppställs de grundläggande krav som ska uppfyllas för att ha rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät. Av *första stycket* framgår att ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra och organisera trafik på svenska järnvägsnät. Bestämmelsen avser såväl person- som godstrafik. Av *andra stycket* framgår att även vissa andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät. Rätten gäller för den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och uppfyller de krav som uppställts av infrastrukturförvaltaren. Organisatörer av trafik kan t.ex. vara regionala kollektivtrafikmyndigheter (allmännyttigt intresse) eller



enskilda företag (kommersiellt intresse). Sådana aktörer, som inte är järnvägsföretag, benämns i lagen ”andra sökande”, jfr t.ex. 4 kap. 1 § och 7 kap. 1 §. Den nu föreslagna regleringen innebär vidare att infrastrukturförvaltarna i sin järnvägsnätsbeskrivning ska få uppställa krav på sökanden för att få delta i kapacitetstilldelningsförfarandet. Kraven ska vara lämpliga, tydliga och icke-diskriminerande. De får endast avse ställande av en ekonomisk garanti och ”förmåga att ansöka om kapacitet” (7 kap. 10 §). Vad som avses med dessa begrepp preciseras i EU-kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/10<sup>101</sup>.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.1.2 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 5.2.1.

## Undantag för vissa järnvägsnät

### *6 kap. 3 §*

Paragrafen motsvarar 5 kap. 2 c § och 4 § 2 järnvägslagen och ska ses mot bakgrund av artikel 2.1 och 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. I bestämmelsen anges att rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 § inte gäller på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- och förortstrafik. I järnvägslagen är även andra typer av järnvägsnät och järnvägsinfrastruktur undantagna från rätten att utföra och organisera trafik (5 kap. 4 §). Det avser fristående nät enbart avsedda för person- och museitrafik, s.k. industrispår och spår inom anläggningar för tjänster. Ingen ändring är avsedd i järnvägsmarknadslagen, men de andra näten och infrastrukturen är redan undantagna från lagens tillämpningsområde i 1 kap. 5 § 2 och 3 respektive omfattas endast av lagens bestämmelser om tjänster i 9 kap. enligt 1 kap. 7 §.

Undantaget för stads- och förortstrafik i denna bestämmelse ska ses mot bakgrund av undantaget i artikel 2.1 i direktivet. Exempel på järnvägsinfrastruktur är Citybanan i Stockholm, som används endast för pendeltågstrafik.

---

<sup>101</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/10 av den 6 januari 2015 om kriterier för sökande för järnvägsinfrastrukturens kapacitet och om upphävande av genomförandeförordning (EU) nr 870/2014.

## Bemyndigande

### *6 kap. 4 §*

Paragrafen innebär att regeringen kan meddela föreskrifter om begränsningar för trafiken på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Genom paragrafen införs artikel 2.12 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Genom ändringsdirektivet öppnas de europeiska persontrafikmarknaderna för konkurrens. Artikel 2.12 tillåter dock att medlemsstaterna begränsar rätten att ta upp och lämna av passagerare på infrastruktur som ingår i ett offentligt-privat partnerskap, som ingåtts före den 16 juni 2015. Den privata parten i partnerskapet ska vara ett järnvägsföretag med ansvar att tillhandahålla persontrafik på infrastrukturen. Dessa förutsättningar överensstämmer med trafiken på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats som A-Train AB bedriver. En sådan begränsning fanns redan tidigare i 5 kap. 2 c § järnvägslagen, men begränsningen gällde då inte för internationell persontrafik. Med anledning av artikel 2.12 så behöver inte längre skillnad göras mellan nationell eller internationell persontrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.1.2, i prop. 2008/09:176 avsnitt 5.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 5.2.1.

## 7 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

### Minimipaketet av tillträdestjänster

#### *7 kap. 1 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 13.1 i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturförvaltare ska på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla alla järnvägsföretag det minimipaketet av tillträdestjänster som anges i punkt 1 i bilaga II (artikel 13.1). I bilagan görs skillnad mellan minimipaketet av tjänster, bantillträdestjänster respektive tillhandahållande av tjänster, tilläggstjänster och extra tjänster. De tjänster som anges i bilagan är av flera olika slag. Minimipaketet innehåller de tjänster som är nödvändiga för att framkomlighet på infrastrukturen ska kunna planeras för och utnyttjas av en organisatör eller utförare av järnvägstrafik. Det har tidigare inte

ansetts nödvändigt att särskilt reglera det eftersom tillträdestjänsterna har ansetts omfattas av skyldigheten för infrastrukturförvaltare i järnvägslagen avseende kapacitetstilldelning och vad som ingår i den järnvägsinfrastruktur som tilldelas (prop. 2003/04:123, s. 127). EU-kommissionen har dock i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet av artikeln (EU-Pilot Ref. No EUP (2016) 8940). En bestämmelse som genomför artikel 13.1 föreslås därför i järnvägsmarknadslagen.

Att införa uttrycket ”minimipaketet för tillträdestjänster” och vad det innebär kommer också att tydliggöra gränsdragningen mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet (av infrastrukturförvaltare) och tillhandahållande av tjänster (av tjänsteleverantörer), se även avsnitt 8.1.1 angående definitionen av järnvägsinfrastruktur. Uttrycket får även betydelse i 8 kap. angående infrastrukturförvaltares avgifter, där uttrycket används för de avgifter som infrastrukturförvaltaren får ta ut för att tillhandahålla sådana tillträdestjänster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.3.

## Grundläggande skyldigheter

### *7 kap. 2 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 1 § järnvägslagen. Genom första stycket har artikel 39.1 samt delar av artiklarna 13.1, 17.4, 38.1, 41.1 och 44.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts. Genom andra stycket i paragrafen har artiklarna 29.4, 39.2 och 42.7 genomförts. Genom tredje stycket har slutligen artikel 43.1 genomförts.

Enligt *första stycket* tillförsäkras den som har rätt att utföra och organisera person- och/eller godstrafik enligt 6 kap. en rätt att få sin ansökan om infrastrukturkapacitet behandlad. Det är infrastrukturförvaltaren som ansvarar för tilldelningen av infrastrukturkapacitet på ett järnvägsnät och förvaltaren är skyldig att behandla samtliga ansökningar från behöriga sökande och utifrån dessa upplåta kapacitet på sitt järnvägsnät. Enligt artikel 39.1 i direktivet ska denna tilldelning ske på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Av bestämmelsen framgår också att infrastrukturförvaltaren ska ta ut avgift för upplåtelsen. Det ska göras i enlighet med de principer som anges i 8 kap.

Enligt *andra stycket* får en infrastrukturförvaltare inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftsförhållanden. Det framgår av artiklarna 29.4, 39.2 och 42.7. En infrastrukturförvaltare kan t.ex. få tillgång till sådana känsliga uppgifter när undersökningar görs kring hur höga avgifter som kan tas ut enligt 8 kap. 6 §.

*Tredje stycket* innebär ett bemyndigande till regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten att föreskriva om tidsplanen för tilldelningsförfarandet. Tidsplanen framgår i direktivet av bilaga VII till direktivet och infrastrukturförvaltare ska enligt artikel 43.1 följa tidsplanen i bilagan. Bestämmelserna i bilagan var fram till 1 januari 2018<sup>102</sup> införda i 5 kap. 3–7 §§ järnvägsförordningen (2004:526). EU-kommissionen beslutade i september 2017 ett delegerat beslut<sup>103</sup> som ersätter bilaga VII. För närvarande är därför bilaga VII det delegerade beslutet (EU) 2017/2075.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.

### 7 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 3 § järnvägslagen. Genom första stycket har artiklarna 45.2, 47.4 och 48.2 i direktiv 2012/34/EU genomförts. Genom andra stycket har artikel 49.2 genomförts.

Enligt *första stycket* ska en infrastrukturförvaltare bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Infrastrukturförvaltarna måste även beakta att det kan komma in ansökningar efter det att ansökningstiden löpt ut, s.k. ad hoc-ansökningar. Om det kan förväntas att ad hoc-ansökningar kommer att ges in, ska kapacitet reserveras för sådana ansökningar. Det gäller även på en del av ett järnvägsnät som har förklarats överbelastad (7 kap. 18 §). För det fall alla ansökningar inte kan tillgodoses i enlighet med sökandes önskemål ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av s.k. extra avgifter (se 8 kap. 4 §) eller i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet, se 9 §.

Prioriteringskriterierna kan innebära att infrastrukturförvaltaren vid kapacitetskonflikter t.ex. prioriterar allmännyttiga tjänster eller

---

<sup>102</sup> SFS 2017:1287

<sup>103</sup> Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

godstransporter. Kriterierna måste vara utformade på ett sätt som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen, dvs. att den trafik som representerar det minsta samhällsekonomiska nytto bortfallet bör vara den som får träda tillbaka när samtliga önskemål inte kan tillgodoses. En förutsättning är alltså att tilldelningen sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt (se 2 §).

Det går också att kombinera avgifter med prioriteringskriterier. Man kan tänka sig situationen att en extra avgift tagits ut för överbelastad infrastruktur enligt 8 kap. 4 §, men att konfliktsituationen trots det kvarstår. Fler sökanden än som får plats på infrastrukturen är beredda att betala den extra avgiften. I det läget har infrastrukturförvaltaren möjlighet att använda sig av prioriteringskriterier. Det förutsätter givetvis att infrastrukturförvaltaren har angett sådana kriterier i sin beskrivning av järnvägsnätet.

I *andra stycket* anges att infrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik. Härmed avses i första hand järnvägstrafik med vissa tekniska egenskaper, som exempelvis höghastighetståg. Sådan reservation förutsätter dock att alternativ järnvägsinfrastruktur finns och får inte hindra annan trafik om denna har de tekniska egenskaper som krävs. Innan en infrastrukturförvaltare får reservera viss infrastruktur för viss trafik ska det ske ett samråd med berörda parter. Om infrastruktur reserveras ska det anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1, i prop. 2003/04:123 avsnitt 14 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 11.2.1.

#### 7 kap. 4 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 4 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artiklarna 40 (punkterna 1, 4 och 5), 43.3 och 47.5 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av paragrafen framgår att infrastrukturförvaltare ska samarbeta för att kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet effektivt på mer än ett järnvägsnät. I direktivet anges i artikel 43.3 beträffande tågägen för internationell trafik att senare anpassningar av tågplanen endast får göras om det är absolut nödvändigt. I artikel 40.1 *andra stycket* nämns att infrastrukturförvaltarna vid planeringsarbetet särskilt ska beakta internationell godstrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

## Verksamhetsplan

### *7 kap. 5 §*

Paragrafen motsvarar första stycket i 6 kap. 1 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

En infrastrukturförvaltare ska upprätta och anta en verksamhetsplan för järnvägsnät. Bestämmelsen träffar enbart förvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Innan planen antas ska det ske ett samråd med dem som använder infrastrukturen och berörs av planen. Samrådskravet omfattar både företag (t.ex. järnvägsföretag), organisationer (t.ex. museijärnvägsföreningar) och myndigheter (t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter). Planen ska inte förväxlas med den järnvägsnätsbeskrivning som regleras i 7 kap. 9 §, där också villkoren för tillträde till infrastrukturen ska behandlas och där berörda sökande också ska ges tillfälle att lämna synpunkter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 8.2.3.

## Undantag från krav på verksamhetsplan

### *7 kap. 6 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 2.3a i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Som framgår av 5 § gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan endast infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Genom den här aktuella bestämmelsen kan tillsynsmyndigheten undanta den som förvaltar lokala lågtrafikerade linjer från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.

Enligt artikel 2.3a får regleringsorganet, efter att ha informerat EU-kommissionen besluta om undantag från artiklarna 7–7d och 8, för lokala lågtrafikerade linjer som är högst 100 km långa och som används för främst godstrafik. Undantaget kan inte tillämpas för den största infrastrukturförvaltaren i medlemsstaten (i Sverige Trafikverket). Linjen ska användas av endast ett järnvägsföretag eller att de

väsentliga uppgifterna utförs av någon som inte är ett järnvägsföretag. Närmare överväganden kring undantaget i 1 kap. 8 § finns i avsnitt 6.2.5.

Om endast ett järnvägsföretag använder infrastrukturen kan tillsynsmyndigheten även undanta infrastrukturförvaltaren från hela 7 och 8 kap. enligt 1 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen, dvs. inklusive krav på upprättande av en verksamhetsplan i 5 §. Inget särskilt undantag är i dessa fall nödvändigt avseende verksamhetsplaner enligt denna paragraf.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.3.

### 7 kap. 7 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 1 a § andra stycket järnvägslagen. Genom paragrafen har delar av artikel 2.4 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Enligt *första stycket* får tillsynsmyndigheten besluta om undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan om vissa villkor är uppfyllda. Som framgår av 5 § gäller kravet på att upprätta en verksamhetsplan endast infrastrukturförvaltare som helt eller delvis finansieras av allmänna medel. Genom den här aktuella bestämmelsen ges möjligheter för infrastrukturförvaltare att undantas från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.

Enligt artikel 2.4 får medlemsstaterna undanta lokal och regional järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse för järnvägsmarknadens funktion. Både infrastrukturförvaltare och tillsynsmyndigheten kan initiera ett ärende om undantag. I 1 kap. 9 §, 4 kap. 6 § och 5 kap. 8 § finns också undantag som genomför delar av artikel 2.4. Dessa undantag gäller dock endast *lokal* järnvägsinfrastruktur som saknar strategisk betydelse.

Enligt *andra stycket* krävs ett beslut i frågan av EU-kommissionen, innan tillsynsmyndigheten kan fatta sitt beslut. I järnvägslagen ska endast EU-kommissionens beslut inhämtas om nätet eller järnvägsspåret omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur i bilaga I till direktivet. I och med den ändrade definitionen av järnvägsinfrastruktur i järnvägsmarknadslagen saknas skäl att fortsatt göra en sådan skillnad. Den nya definitionen är tänkt att överensstämma med definitionen i direktivet (se kommentaren till 1 kap. 11 § angående definitionen av ”järnvägsinfrastruktur”).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 8.2.3.

## Rapportering av avvikelser

### *7 kap. 8 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 4 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Infrastrukturförvaltare ska tillhandahålla ett system för rapportering och registrering av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till avvikelserna. Med det avses avvikelser från i tågplanen fastställda tidsangivelser för tågläget och vad som överenskommits i trafikeringsavtalet. Kravet gäller för sådana infrastrukturförvaltare som förvaltar infrastruktur där verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter enligt 7 kap. 29 § ska tillämpas.

Infrastrukturförvaltare ska redogöra för rapporteringssystemet i sin järnvägsnätsbeskrivning, vilket framgår av 13 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur. Av järnvägsförordningen framgår grundprinciper för infrastrukturförvaltares system för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter samt rapportering av avvikelser för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter (5 kap. 9 a och 9 b §§).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.8 och i prop. 2010/11:25 avsnitt 5.8.

## Beskrivning av järnvägsnät

### *7 kap. 9 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 5 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 27.1–27.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I *första stycket* regleras infrastrukturförvaltarens skyldighet att upprätta en beskrivning av järnvägsnät (järnvägsnätsbeskrivning) och ramarna för vad beskrivningen ska innehålla. Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen är att säkerställa inflytande och insyn över villkoren och icke-diskriminerande tillträde till och det fortlöpande utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen. Järnvägsnätsbeskrivningen



ska innehålla all information som kan anses nödvändig för att utnyttja tillträdesrätten. Den ska ange tillgänglig infrastruktur och villkor för tillträde till infrastrukturen samt de förfaranden och kriterier för fördelning av kapacitet förvaltaren avser att tillämpa. I bilaga IV till direktivet anges vidare utförligt vilken information som järnvägsnätsbeskrivningen ska innehålla. Det ankommer på regeringen eller tillsynsmyndigheten att reglera dessa frågor i föreskrifter (se 32 §). Det görs i dag i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur.

Enligt *andra stycket* ska järnvägsnätsbeskrivningen tas fram efter samråd med berörda parter, såsom de som tidigare har ansökt om infrastrukturkapacitet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 10 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 5 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 41.2 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Paragrafen innebär att varje infrastrukturförvaltare får uppställa krav på de sökande i sin järnvägsnätsbeskrivning. Kraven ska gälla alla sökande av infrastrukturkapacitet, även järnvägsföretag, och ska syfta till att säkerställa infrastrukturförvaltarens berättigade krav på att säkerställa framtida intäkter för banavgifter samt att järnvägsnätet utnyttjas på ett effektivt och optimalt sätt. Kraven ska vara lämpliga och tydliga. De måste också uppfylla det allmänna kravet på att vara icke-diskriminerande. Kraven får endast avse en ekonomisk garanti och den sökandes förmåga att ansöka om kapacitet. EU-kommissionen har i en genomförandeförordning (förordning (EU) 2015/10) preciserat vad som avses med ekonomisk garanti respektive förmåga att ansöka om kapacitet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 5.2.1.

## **Kapacitetsförstärkningsplan**

#### *7 kap. 11 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 6 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 47.2 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Paragrafen anger de krav som ställs på en infrastrukturförvaltare i samband med att denne förklarar viss del av infrastrukturen överbelastad. Infrastrukturförvaltaren ska då göra en kapacitetsanalys i syfte att få fram orsakerna till att ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses och föreslå åtgärder för att kunna tillmötesgå fler ansökningar. Kapacitetsanalysen ska avslutas inom sex månader från det att infrastrukturen förklarats överbelastad. Vidare innehåller bestämmelsen krav på infrastrukturförvaltaren att upprätta en kapacitetsförstärkningsplan. Denna ska upprättas efter samråd med användare av den relevanta järnvägsinfrastrukturen. Den närmare regleringen av förfarandet har överlämnats till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, se 32 §. Om det finns en upprättad och godkänd kapacitetsförstärkningsplan och denna plan håller på att genomföras behöver någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan inte göras.

Närmare bestämmelser om vad en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan ska innehålla finns i dag i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

## Tilldelningsförfarande

### *7 kap. 12 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 7 § järnvägslagen. Genom andra stycket i paragrafen har artikel 44.4 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av bestämmelsen framgår att den som vill ansöka om infrastrukturkapacitet ska göra det på det sätt infrastrukturförvaltaren angivit i sin järnvägsnätsbeskrivning. Vidare framgår att en infrastrukturförvaltare är skyldig att ta emot ansökningar som omfattar nyttjande även av andra infrastrukturförvaltares infrastrukturkapacitet enligt artikel 44.4.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

### 7 kap. 13 §

Paragrafen motsvarar till viss del 6 kap. 8 § järnvägslagen. Genom paragrafen genomförs artikel 53.1 i direktiv 2012/34/EU.

Enligt bestämmelsen ska en infrastrukturförvaltare senast under tilldelningsförfarandet ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren behöver för att planerade banarbeten, vilket i sak överensstämmer med vad som anges i artikel 53.1 i direktivet. I järnvägslagen anges i stället att infrastrukturförvaltaren ska ange vilken infrastrukturkapacitet förvaltaren behöver för planerade banarbeten senast då järnvägsföretag och andra sökande anger sina behov av kapacitet (dvs. normalt i april varje år) (6 kap. 8 §).

I EU-kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, anges bestämmelser om tidsplanen för kapacitetstilldelningen. I beslutet anges bestämmelser om hur och när infrastrukturförvaltare ska informera och samråda kring tillfälliga kapacitetsrestriktioner, t.ex. för banarbeten. Med anledning av det nya beslutet och dess direkta tillämplighet bedöms det lämpligt att utforma paragrafen i järnvägsmarknadslagen mer i enlighet med artikel 53.1 jämfört med i järnvägslagen. Det finns dock inget som hindrar att infrastrukturförvaltare även fortsättningsvis ansöker om kapacitet som de vet att de behöver då järnvägsföretag och andra sökande ansöker om kapacitet.

Bestämmelser om att infrastrukturförvaltare ska underrätta sökande om att infrastrukturkapacitet inte längre finnas att tillgå på grund av oplanerade banarbeten finns i dag i 5 kap. 9 e § järnvägsförordningen (artikel 53.3).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.4.

## Kapacitetsplanering

### 7 kap. 14 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 9 § järnvägslagen. Genom första stycket har artikel 40.5 i direktiv 2012/34/EU genomförts. Genom andra stycket har artiklarna 45.1 och 53.2 genomförts. Genom tredje stycket har slutligen artikel 45.3 genomförts.

Av *första stycket* framgår att när tidsfristen för ansökningsförfarandet löpt ut ska infrastrukturförvaltaren, med utgångspunkt från dels de ansökningar som kommit in, dels de tåglägen för internationellt trafik som man planerat med andra infrastrukturförvaltare enligt 4 §, ta fram ett förslag till tågplan. Därvid ska också behovet av reservkapacitet för t.ex. banarbeten och s.k. ad hoc-ansökningar (se kommentaren till 21 §), beaktas.

Enligt *andra stycket* ska infrastrukturförvaltaren vid utarbetandet av tågplanen så långt möjligt ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökande, inklusive den ekonomiska effekten.

Enligt *tredje stycket* ska berörda parter ges möjlighet att yttra sig över utkastet till tågplan. Som berörd part räknas framför allt järnvägsföretag och andra sökande av kapacitet. Infrastrukturförvaltaren har en skyldighet att beakta de synpunkter som lämnats och att vidta lämpliga åtgärder för att försöka lösa de problem som tas upp. I *tredje stycket* anges att berörda parter ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan och tidsfristen för det inte får understiga en månad. Jämfört med järnvägslagen förtydligas i järnvägsmarknadslagen att rätten för berörda parter att yttra sig över förslaget till tågplan, avser endast det första utkastet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.5 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 15 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 10 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artiklarna 45.4 samt 46.1–46.3 och 46.5 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Om intressekonflikter uppstår i den tågplaneprocess som avses i 14 § ska infrastrukturförvaltaren genom samråd med sökandena och samordning av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på samtliga sökandes önskemål. Infrastrukturförvaltaren har i denna samordningsprocess rätt att inom rimliga gränser föreslå annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 16 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 11 § järnvägslagen. Av bestämmelsen framgår att infrastrukturförvaltaren ska besluta en tågplan i enlighet med ansökningarna om dessa kan samordnas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 17 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 12 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 46.6 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Infrastrukturförvaltarens tvistförfarande enligt paragrafen ska inte förväxlas med möjligheten att hänskjuta tvister till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap. 9 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 18 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 13 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 47.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturförvaltaren ska förklara infrastrukturen överbelastad om det efter samordning och eventuell tvistlösningsförfarande enligt 17 § inte går att samordna ansökningar om kapacitet. Den del av infrastrukturen där oförenliga önskemål föreligger ska av infrastrukturförvaltaren förklaras överbelastad. Det ska anges vilket tidsintervall överbelastningen avser. När viss infrastruktur har förklarats överbelastad följer av 11 § att infrastrukturförvaltaren ska genomföra en kapacitetsanalys och upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Enligt *andra stycket* ska infrastrukturförvaltaren redan innan samordningsförfarande enligt 15 § inletts, förklara viss del av infrastrukturen för överbelastad. Det får förutsättas att det ska vara fråga om fall då det erfarenhetsmässigt står helt klart att kapacitetsbrist kommer att föreligga samt att denna kapacitetsbrist är av betydande omfattning. Att infrastrukturen på förhand förklaras överbelastad sammanhänger med det förhållandet att det är först efter en sådan förklaring infrastrukturförvaltaren har möjlighet att ta ut en extra avgift enligt 8 kap. 4 § första stycket. Andra stycket har ändrats jämfört med motsvarande stycke i 6 kap. 13 § järnvägslagen. Enligt järnvägsmarknadslagen ska infrastrukturförvaltaren förklara en viss del av infrastrukturen som överbelastad, om det är uppenbart att det

kommer att bli en betydande kapacitetsbrist inom den kommande tågplanepreioden. I järnvägslagen anges att infrastrukturförvaltaren *får* förklara infrastrukturen som överbelastad under sådana förutsättningar. Bestämmelsen ändras eftersom EU-kommissionen i ett s.k. pilotärende haft invändningar mot det svenska införlivandet av artikel 47 (EU-Pilot Ref. No EUP (2016) 8940). I direktivet anges att en infrastrukturförvaltare *ska* förklara infrastrukturen som överbelastad om kapacitetsbrist kan förväntas inom en nära framtid.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.6 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 19 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 14 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 47.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I bestämmelsen anges att om en extra avgift tagits ut enligt 8 kap. 4 §, ska i första hand denna vara utslagsgivande för fördelningen av infrastrukturkapacitet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 20 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 15 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 47.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Bestämmelsen anger när prioriteringskriterier ska tillämpas. Ett grundläggande krav för att få tillämpa prioriteringskriterier är att dessa angetts i järnvägsnätbeskrivningen. Lagen tillåter att man använder sig av extra avgifter enligt 8 kap. 4 § första stycket eller av på förhand bestämda prioriteringskriterier eller en kombination av båda.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

#### *7 kap. 21 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 16 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 48.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Enligt 3 § ska infrastrukturförvaltaren göra en bedömning av behovet av reservkapacitet, bl.a. för ansökningar från dem som valt att inte delta i tågplaneprocessen, dvs. ad hoc-ansökningar. Denna

skyldighet gäller även om infrastrukturen är överbelastad. Av paragrafen framgår att infrastrukturförvaltaren ska besvara en sådan ansökan som ges in under en gällande tågplanepå period så snabbt som möjligt, senast inom fem arbetsdagar.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1.

## Åtgärder vid störningar och liknande

### 7 kap. 22 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 17 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 54.1 och 54.2 andra stycket i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Infrastrukturförvaltaren ges genom bestämmelsen skyldighet att vid störningar vidta åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden och möjlighet att t.ex. efter en olycka utan förvarning stoppa eller dirigera om trafiken under så lång tid som krävs för att reparera systemet. I det syftet ska infrastrukturförvaltaren ha en beredskapsplan.

Bestämmelsen ändras endast redaktionellt när den förs över till järnvägsmarknadslagen genom att den delas upp i två stycken.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1, i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 11.2.3.

### 7 kap. 23 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 18 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 54.2 andra stycket i direktiv 2012/34/EU genomförts. De överenskommelser som avses bör göras i trafikeringsavtalet, se 28 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

## Tågläge

### 7 kap. 24 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 19 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 38.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I *första stycket* anges att ett tågläge ska tilldelas för en tågplanepå period i taget. För närvarande motsvarar en tågplanepå period ett kalenderår. Ett tilldelat tågläge får inte överlåtas. Ett tågläge anses

inte överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. När bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen förtydligas att förbudet att överlåta tågläget gäller till ett annat företag eller verksamhet. Syftet med ändringen är att tydliggöra att om ett järnvägsföretag erhållit ett tågläge och sedan agerar som en organisatör av trafiken (t.ex. för att järnvägsföretaget inte längre har tillstånd som järnvägsföretag) är det inte att anse som att tågläget är överlåtet.

I *andra stycket* anges sanktionen för en överlåtelse. Om ett tågläge överlåts i strid med första stycket, ska det medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av tåglägen under innevarande eller nästkommande tågplanepериод. För tåglägen under innevarande tågplanepериод är det fråga om s.k. ad-hoc tåglägen, som tilldelas efter det att den årliga tilldelningsprocessen är klar. Det är infrastrukturförvaltaren som avgör om en sökande på denna grund ska uteslutas från ytterligare tilldelning av tåglägen. Uteslutningen kan begränsas till en viss del av järnvägsnätet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.7, i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 11.2.4.

#### *7 kap. 25 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 20 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 52.2 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

En infrastrukturförvaltare bör i sin beskrivning av järnvägsnätet i generella termer ange vilka krav på utnyttjande av tilldelade tåglägen som ställs. Om ett järnvägsföretag underskrider denna lägsta utnyttjandegrad ges infrastrukturförvaltaren genom denna bestämmelse möjlighet att kräva att järnvägsföretaget återlämnar tågläget. Det gäller emellertid inte om orsaken till det låga utnyttjandet beror på faktorer som järnvägsföretaget inte kan råda över och som inte är av ekonomisk art.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.2.

### **Ramavtal**

#### *7 kap. 26 §*



Paragrafen motsvarar 6 kap. 21 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 42.1, 42.2 och 42.3 andra stycket i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Enligt *första stycket* får ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller någon annan sökande och en infrastrukturförvaltare för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) inte innehålla bestämda tåglagen eller utformas på annat sätt så det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen. Rätten att disponera viss infrastrukturkapacitet ska avgöras enligt det förfarande som anges i 12–21 §§ och avser endast en tågplaneperiod i taget, dvs. f.n. ett år.

För att kunna bedriva tågtrafik krävs dock omfattande investeringar t.ex. för att införskaffa lok och vagnar. Sökande har därmed ofta ett intresse av att kunna träffa avtal för längre tid än en tågplaneperiod, s.k. ramavtal. Av artikel 42.1 andra stycket framgår att syftet med ett ramavtal är att ”den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses”. Slutande av ett ramavtal ska medföra en möjlighet för ett järnvägsföretag att skaffa sig viss trygghet i sin affärsplan och en något längre framförhållning än vad som annars vore möjligt.

För att förhindra att ramavtal medför en konkurrensbegränsning följer av paragrafen att ett ramavtal som i detalj anger tåglagen, eller som på annat sätt utformas som hindrar tredje man, dvs. från att få tillgång till infrastrukturen, inte kan göras gällande mot annan sökande. Enligt bestämmelsen kan avtalet således inte upprätthållas i en situation då en annan sökande är intresserad av samma infrastrukturkapacitet. Avtalet – eller del därav – kan därför inte innebära att särskilda tåglagen utpekas.

Ett ramavtal kan innehålla bestämmelser om sanktioner för det fall att avtalet upphävs eller villkoren inskränks eller ändras under avtalstiden. En part kan också kompenseras genom t.ex. skadestånd om avtalet inte kan hållas på grund den i bestämmelsen införda begränsningen i avtalsfriheten eller av annat skäl.

Enligt *andra stycket* ska ett ramavtal innehålla villkor som gör att det kan ändras eller begränsas för att göra det möjligt att bättre och mer effektivt kunna utnyttja järnvägsinfrastrukturen.

EU-kommissionen har i en genomförandeförordning (förordning (EU) 2016/545) närmare angett villkoren för förfarande och kriterier som ska gälla för tillämpningen av artikel 42. Förordningen är direkt tillämplig.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1, i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 11.2.2.

#### *7 kap. 27 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 21 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 42.5 och 42.6 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I bestämmelsen regleras frister för hur lång tid ett ramavtal får gälla. Enligt *första stycket* är normallängden för ett ramavtal fem år. Infrastrukturförvaltaren får dock, om det föreligger särskilda skäl, samtycka till att ett ramavtal ingås för kortare eller längre tid. Avtalet får också förlängas för perioder av samma längd som det ursprungliga avtalet. Som särskilda skäl omnämns i direktivet att det finns ett affärskontrakt, att särskilda investeringar gjorts eller att ”det föreligger risker”.

I *andra stycket* regleras ramavtal för kapacitet på infrastruktur som reserverats för viss trafik med stöd av 7 kap. 3 § andra stycket. Om infrastrukturförvaltaren vidtagit omfattande investeringar i infrastrukturen för att möta den sökandes behov får ett ramavtal gälla i 15 år och, om det föreligger synnerliga skäl, längre tid än 15 år. Det betyder att möjligheten att ingå ramavtal för längre tid än 15 år endast ska gälla i ”exceptionella fall” när det varit fråga om ”omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 11.2.2.

## Trafikeringsavtal

#### *7 kap. 28 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 22 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artiklarna 28 och 44.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av *första stycket* framgår att sökande och infrastrukturförvaltaren i samband med tilldelning av tågläge ska ingå avtal om de villkor av administrativ, teknisk och finansiell natur som behövs för utnyttjandet av ett tågläge (trafikeringsavtal). Trafikeringsavtalet träffas mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget eller annan sökande om infrastrukturkapacitet i anslutning till tågplaneprocessen och ska gälla under en tågplanepериод. Det ankommer på

den som endast organiserar trafik att se till att de järnvägsföretag denne anlitar uppfyller vad som bestämts i trafikeringsavtalet.

Av *andra stycket* framgår att det inte är tillåtet att utföra järnvägs- trafik innan trafikeringsavtalet träffats. Bestämmelsen hindrar inte att infrastrukturförvaltaren tecknar avtal med både den som organiserar trafiken och det järnvägsföretag som utför trafiken. Enligt bestämmelsen måste det dock finnas ett trafikeringsavtal för att trafik ska få utföras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 14.3.

## Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

### 7 kap. 29 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 22 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Enligt artikel 35 ska avgiftssystemet i fråga om infrastrukturen med hjälp av kvalitetskrav på utförande motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsavbrotten till ett minimum och förbättra järnvägsnätets prestanda.

I *första stycket* anges således att ett trafikeringsavtal, i vilket de närmare villkoren för utnyttjandet av infrastrukturen fastställs, även ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Kvalitetsavgifterna ska vara ömsesidiga och betalas av den part som avviker från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen. Det betyder att det inte ställs krav på att varje avvikelse från i tågplan fastställt nyttjande ska rendera avgiften utan att parterna i avtalet kan komma överens om vilka avvikelser som accepteras. Det är inte heller fråga om en skaderelaterad ersättning, utan avgiften är snarare att betrakta som ett på förhand fastställt vite inom ramen för parternas avtalsförhållande.

Det ska också vara fråga om avvikelser som någon av parterna orsakat. Det innebär att händelser som ligger utanför deras respektive påverkansfär inte omfattas av kravet. Det skulle exempelvis kunna handla om en brand invid spåret som stoppar trafiken och som varken järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren orsakat. Gränserna för ansvaret i dessa avseenden bör i grundläggande delar

läggas fast i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning och närmare preciseras mellan parterna i trafikeringsavtalet.

Avgifterna ska betalas till motparten i avtalet. Parter i ett trafikeringsavtal är infrastrukturförvaltaren och ett järnvägsföretag eller en annan sökande. En annan sökande kan på persontrafikområdet vara t.ex. en regional kollektivtrafikmyndighet eller ett charterbolag som anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. På godstrafikområdet kan det vara ett industriföretag eller en speditör/åkare.

Närmare villkor för när avgifterna ska betalas och storleken på dessa överläts till parterna att komma överens om. Avgifterna ska dock uppfylla kravet i 31 § som innebär att de måste vara så ekonomiskt kännbara att de har en styrande effekt på båda parter agerande.

Av bestämmelsen framgår också att verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter endast gäller vid normala driftförhållanden. Kvalitetsavgifterna ska ha en styrande effekt och motivera parterna att reducera driftstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Järnvägssystemet är känsligt för störningar och när väl mer omfattande störningar uppkommit, och parterna inte har några möjligheter att följa villkoren för leveransen av tågläget respektive nyttjande av det, kommer ett incitamentssystem inte ha någon styrande effekt och därmed inte längre fylla någon funktion. Avsikten är att tillämpningen av systemet vid sådana förhållanden ska upphöra.

Med ”driftstörningar” i paragrafen avses inte detsamma som ”drift av järnvägsinfrastrukturen” som används i 4 och 5 kap. järnvägsmarknadslagen och definieras i 1 kap. 11 §. Driftstörningar för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter bör omfatta mer än tilldelning av tåglägen, trafikledning och uttag av avgifter.

I *andra stycket* anges när undantag får göras från kravet på verksamhetsstyrningssystem med kvalitetsavgifter. För det första får lågt trafikerade järnvägsnät undantas helt. Det är infrastrukturförvaltaren som gör bedömningen om dennes järnvägsnät omfattas av undantaget. Tillsynsmyndigheten har dock möjlighet att ingripa om misstankar uppstår att kriterierna inte är uppfyllda. Det kan ske antingen på eget initiativ eller efter påpekande från exempelvis ett järnvägsföretag. Som exempel på nät som skulle kunna omfattas av det första undantaget är ett järnvägsnät som Inlandsbanan. För det andra får undantag göras för delar av järnvägsnät där risken för att

en verksamhetsutövares agerande genom avvikelser från överenskomna villkor om tillträde till eller utnyttjande av infrastrukturen får spridningseffekter bedöms vara obetydlig. För det tredje får undantag göras för samtliga järnvägsnät under de tider på dygnet, främst natten, då trafiken är så begränsad att risken för driftstörningar bedöms obetydlig.

När 6 kap. 22 a § järnvägslagen förs över till järnvägsmarknadslagen förtydligas att kvalitetsavgifterna ska syfta till att ”reducera driftstörningar” och att ”förbättra järnvägsnätets prestanda”, i stället för att ange att kvalitetsavgifterna ska ”förebygga driftstörningar”. Att reducera driftstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda bör kunna omfatta mer än att enbart förebygga driftstörningar.

I järnvägsförordningen regleras grundprinciperna för tillämpningen av systemet och rapportering av avvikelser för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter (5 kap. 9 a och 9 b §§).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.8 och i prop. 2010/11:25 avsnitten 5.2, 5.6 och 5.7.

#### *7 kap. 30 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 22 b § järnvägslagen.

Enligt 29 § ska ett trafikeringsavtal innehålla villkor om kvalitetsavgifter. Av 29 § framgår även att kravet endast gäller under normala driftsförhållanden. Av paragrafen framgår att det är infrastrukturförvaltaren som avgör när det inte råder respektive åter råder normala driftsförhållanden, dvs. när systemet ska upphöra att tillämpas samt återupptas. Infrastrukturförvaltaren ska i samband härmed genast underrätta berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer (sina avtalsparter).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.8 och i prop. 2010/11:25 avsnitt 5.7.

#### *7 kap. 31 §*

Paragrafen motsvarar 7 kap. 5 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 35.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts. När bestämmelserna om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i 6 kap. 4 a, 22a och 22 b §§ samt 7 kap. 5 a § förs över till järnvägsmarknadslagen har bestämmelserna samlats i 7 kap.

Genom denna paragraf regleras kraven på utformningen av kvalitetsavgifter. Avsikten är att kvalitetsavgifter ska ha en styrande

effekt genom att förmå parterna att anstränga sig mer för att uppfylla sina åtaganden vad gäller tidhållning. Avgifterna ska utges av den part som inte uppfyller sina åtaganden i enlighet med vad som kommit till uttryck i trafikeringsavtalet (7 kap. 28 och 29 §§). Avgifterna ska utformas så att dessa får aktörerna att vidta skäliga åtgärder i sin verksamhet för att reducera driftstörningar och förbättra järnvägsnätets prestanda. Avgifterna måste vara så ekonomiskt kännbara för såväl infrastrukturförvaltaren som järnvägsföretaget eller trafikorganisationsföretaget att risken för att tvingas betala dessa påverkar sättet att bedriva verksamheten, och de åtgärder som vidtas i denna, i önskvärd riktning. Skälighetskravet utgör taket för kvalitetsavgiften. Det innebär att avgifterna inte får sättas så högt att de åtgärder en verksamhetsutövare bedömer erforderliga för att undvika betalning inte framstår som rimliga vid en kostnads- och nyttoanalys. Det skulle kunna handla om en stor investering i exempelvis infrastruktur eller rullande materiel som leder till mycket marginella tids- och punktlighetsvinster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.8 och i prop. 2010/11:25 avsnitt 5.5.

## Bemyndiganden

### *7 kap. 32 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 25 § 1–5 järnvägslagen. Den nuvarande 6 kap. 25 § 6 järnvägslagen handlar om rätt att meddela föreskrifter om tjänster och förfarande för tillhandahållande av tjänster och har flyttats till kapitel 9 i detta förslag.

Genom bestämmelsen införs en rätt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om tilldelningen av infrastrukturkapacitet. Sådana föreskrifter finns i dag i 5 kap. järnvägsförordningen och i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur.

Enligt *första punkten* i paragrafen får föreskrifterna omfatta kapacitetstilldelning och verksamhetsplan (7 kap. 2–7 §§). Bemyndigandet innebär rätt att meddela föreskrifter om vilka infrastrukturförvaltare som ska omfattas av kravet på att upprätta en verksamhetsplan och när en verksamhetsplan senast ska ha upprättats och

antagits första gången. Bemyndigandet innefattar även rätt att meddela föreskrifter om krav för att kunna medges undantag från kravet på att upprätta en verksamhetsplan.

Enligt *andra punkten* kan närmare föreskrifter tas fram angående beskrivningen av järnvägsnätet (7 kap. 9 och 10 §§). De kan t.ex. gälla de krav som ställs på den som ansöker om infrastrukturkapacitet.

Enligt *tredje punkten* kan närmare föreskrifter tas fram om vad en kapacitetsanalys ska omfatta och vad en kapacitetsförstärkningsplan ska innehålla (7 kap. 11 §).

Enligt *fjärde punkten* kan närmare föreskrifter ange förfarandet för vid ansökan om tilldelning av kapacitet (7 kap. 12 och 13 §§).

Enligt *femte punkten* kan föreskrifterna handla om vilka åtgärder som ska vidtas vid, störningar, röjnings- och nödsituationer samt innehåll i beredningsplaner (7 kap. 22 och 23 §§).

Den nya föreslagna *punkten 6* gäller föreskriftsmandat angående rapportering av avvikelser och verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. I järnvägslagen finns inget bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer angående verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. I prop. 2010/11:25 gjordes bedömningen att ett bemyndigande inte var nödvändigt utan att verkställighetsföreskrifter skulle vara tillräckligt. För att i järnvägsmarknadslagen få en enhetlig nivå på bemyndiganden föreslås dock en ny punkt som innehåller föreskriftsmandat angående rapportering av avvikelser och verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.2.1, 16.2.8 och 16.2.9.

## 8 kap. Infrastrukturförvaltares avgifter

### Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen

#### 8 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 1 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artiklarna 29.1–3, 31.1 och 31.2 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av bestämmelsen framgår att en infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnytt-

jande av järnvägsinfrastrukturen. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur ska betalas till infrastrukturförvaltaren och användas för att finansiera dennes verksamhet (artikel 31.1). Infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på samma eller liknande del av marknaden (artikel 29.3). Med undantag för de specialregler som gäller avgiftssättningen för särskilda infrastrukturprojekt enligt 8 kap. 7 §, ska infrastrukturförvaltarna se till att det avgiftssystem som används är baserat på samma principer för ett järnvägsnät (artikel 29.2).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.2.

## Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

### 8 kap. 2 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 1 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 37.1 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

På motsvarande sätt som gäller för infrastrukturförvaltare att samarbeta för att på ett effektivt sätt för att tillhandahålla tågägen som sträcker sig över flera järnvägsnät, jfr 7 kap. 4 §, åläggs infrastrukturförvaltarna genom denna bestämmelse att samarbeta för att åstadkomma effektiva avgiftssystem för de företag som bedriver trafik på flera järnvägsnät. Särskild vikt ska läggas vid internationell trafik. Infrastrukturförvaltarna ska verka för att ”säkerställa största möjliga konkurrenskraft för internationell järnvägstrafik och effektiv användning av järnvägsnäten”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.2 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 11.3.1.

## Avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster

### 8 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar delvis 7 kap. 2 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Banavgifter ska enligt direktivet tas ut av infrastrukturförvaltare för att täcka hela eller delar av sina kostnader. Av artikel 31.3 framgår att infrastrukturförvaltare ska ta ut de kostnader som uppstår som



en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (s.k direkta kostnader). När bestämmelsen förs över till järnvägsmarknadslagen ändras bestämmelsen för klargöra att de avgifter som infrastrukturförvaltaren *ska* ta ut endast ska omfatta de direkta kostnaderna för minimipaketet för tillträdestjänster (7 kap. 1 §). I järnvägslagen har avgifterna enligt 7 kap. 2 § som infrastrukturförvaltare *ska* ta ut ansetts omfatta även vissa externa kostnader för buller, olyckor och föroreningar som marginalkostnadsbaserade avgifter (jfr prop. 2003/04:123 avsnitt 15.2.1).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.3.

#### 8 kap. 4 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 3 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 31.4 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturförvaltare får ta ut en extra avgift vid överbelastad infrastruktur. Med uttrycket "ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen" menas att kapaciteten utnyttjas fullt ut och att de som inte får någon tilldelning av kapacitet ska representera det minsta samhällsekonomiska nyttobortfallet. Om en extra avgift tas ut ska det i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i 7 kap. 9 § anges vilka metoder, bestämmelser och i tillämpliga fall nivåer som används vid tillämpningen. När 7 kap. 3 § järnvägslagen förs över till järnvägsmarknadslagen förtydligas att extra avgifter ska tas ut inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader.

I *andra stycket* anges att en kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan måste vara gjord för att förvaltaren skall ha rätt att ta ut en extra avgift. Tillsynsmyndigheten kan dock tillåta förvaltaren att ändå ta ut avgiften, om myndigheten bedömer att förvaltaren gjort vad som rimligen kan krävas av denne.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.5 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 15.2.1.

#### 8 kap. 5 §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artiklarna 31.5 och 32.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

I *första stycket* anges att en infrastrukturförvaltare får ändra de avgifter som avses i 3 § (direkta kostnader), 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 sådan kostnad för miljöpåverkan skulle kunna vara externa kostnader för föroreningar som användning av diesellok orsakar. När järnvägslagen tillkom ansågs artikel 31.5 införlivas genom bestämmelserna om marginalkostnadsbaserade avgifter i 7 kap. 2 §. Av nuvarande EU-rätten framstår dock den tolkningen som felaktig. Kostnader för miljöpåverkan kan ändra de direkta kostnaderna i artikel 31.3, men omfattas då av bestämmelserna i artikel 31.5. Artikel 31.5 behöver därför införas annorlunda i järnvägsmarknadslagen, men med den begränsning som finns i tredje stycket i paragrafen.

I *andra stycket* anges att en infrastrukturförvaltare får differentiera avgifterna som avses i 3 § för att ge incitament för att utrusta tåg med ett europeiskt ombordsystem. Denna möjlighet finns i artikel 32.4 i direktivet. I den ursprungliga lydelsen av artikeln var det en skyldighet för infrastrukturförvaltarna. I och med ändringsdirektivet blir differentieringen i stället en möjlighet. För att införliva direktivet i denna del bör möjligheten införas i järnvägsmarknadslagen.

I *tredje stycket* anges att en ändring eller differentiering av avgifterna enligt första eller andra stycket inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter. Enligt artikel 32.4 får en differentiering av banavgifterna för att ge incitament för installation av det europeiska fordonsbaserade tågskyddssystemet ETCS inte leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens intäkter. Enligt artikel 31.5 fjärde stycket får en ändring av banavgifterna för att ta hänsyn till ett tågs miljöpåverkan resultera i en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter endast om motsvarande uttag tillämpas på godstransport på väg i enlighet med unionsrätten. För närvarande tillämpas inte ett motsvarande uttag på godstransport på väg i Sverige (vägslitageavgifter har inte införts) och i järnvägsmarknadslagen anges därför att en ändring för att ta hänsyn till miljöpåverkan som ett tåg orsakar inte får leda till en ökning av infrastrukturförvaltarens totala intäkter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitten 16.4.3 och 16.4.4.

8 kap. 6 §

Paragrafen motsvarar 7 kap. 4 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 32.1 första och andra stycket i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I bestämmelsen ges infrastrukturförvaltaren rätt att, under vissa förutsättningar, bestämma en högre avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen utöver vad som följer av 3 och 4 §§. En sådan avgift ska givetvis också vara icke-diskriminerande. Med uttrycket ”ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen” menas att kapaciteten utnyttjas fullt ut. Marknadssegment som kan betala åtminstone de direkta kostnaderna (3 §) får inte hindras från att använda infrastrukturen om det finns ledig infrastrukturkapacitet, vilket förtydligas i andra meningen. Med marknadssegment avses järnvägstransporter av en viss kategori av gods eller lastbärare, en viss tågtyp (vagnslasttåg eller systemtåg) eller en viss persontrafikkategori (lokal, regional, interregional eller internationell trafik). En enskild användare träffas dock inte av begreppet, annat än när denne är en dominerande brukare på aktuell sträcka. Till skillnad från den extra avgiften i 4 § krävs inte att infrastrukturen är överbelastad för att avgiften ska kunna tas ut. Avgiften kan vidare användas för att finansiera förvaltarens fasta kostnader och behöver således inte vara marginalkostnadsbaserad.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.2 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 15.2.2.

## **Avgifter för särskilda infrastrukturprojekt**

### *8 kap. 7 §*

Paragrafen motsvarar 7 kap. 5 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 32.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Bestämmelsen anger att en infrastrukturförvaltare får bestämma avgifter och villkor för utnyttjande av vissa särskilda infrastrukturprojekt på grundval av den långsiktiga kostnaden för projekten. Förutsättningarna för att den långsiktiga kostnaden ska få läggas till grund för beräkning av avgifterna är att projekten ökar effektiviteten i järnvägssystemet och att de inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna begränsats på det sätt som följer av huvudprinciperna angivna i 3 och 4 §§. Projektet ska också ha avslutats efter utgången av 1988.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.5, i prop. 2003/04:123 avsnitt 15.2.3 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 11.3.2.

## **Rabatt**

### *8 kap. 8 §*

Paragrafen motsvarar 7 kap. 6 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 33.1–33.5 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av bestämmelsen framgår på vilka avgifter och under vilka förutsättningar i övrigt infrastrukturförvaltaren får ge rabatt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.2 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 15.2.4.

## **Bokningsavgifter**

### *8 kap. 9 §*

Paragrafen motsvarar 7 kap. 7 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 36 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

För att främja ett effektivt utnyttjande av infrastrukturkapaciteten får infrastrukturförvaltare ta ut en s.k. bokningsavgift för kapacitet som har begärts men inte utnyttjats.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.6 och i prop. 2003/04:123 avsnitt 15.4.

## **Avgift för museitrafik**

### *8 kap. 10 §*

Paragrafen motsvarar 7 kap. 9 § järnvägslagen och innebär att en infrastrukturförvaltare inte behöver ta ut banavgifter av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

Enligt de principer för avgiftsuttag som följer av direktiv 2012/34/EU måste avgifter tas ut för nyttjande av infrastrukturkapacitet. Dessa avgifter innebär dock problem för vissa museijärnvägsföreningar med knappa ekonomiska förhållanden som bedriver verksamhet på ideell grund. Paragrafen innebär att infrastrukturförvaltare får upplåta kapacitet utan att ta ut avgifter för trafik som utförs av sådana föreningar. Det är således infrastrukturförvaltaren

själv som ska avgöra om avgifter ska tas ut eller inte. Principerna för det bör anges i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning enligt 7 kap. 9 §. Det är viktigt att sådan avgiftsfri museitrafik inte tar upp kapacitet som andra järnvägsföretag, vars verksamhet kan anses ha ett större samhällsekonomiskt värde vill nyttja.

Att avgöra vad som ska anses utgöra museitrafik bör oftast inte leda till svårigheter. Huvudsyftet med resorna bör i allmänhet vara en tidstrogen färdupplevelse och inte i syfte att förflytta sig från en plats till en annan. Det uppställs inte något uttryckligt krav på att de fordon som används ska klassificeras som museijärnvägsfordon. Det kan alltså vara fråga om museitrafik även om exempelvis ett modernt lok används för att dra gamla vagnar.

Det förekommer att museijärnvägsverksamhet bedrivs på delvis ideell grund, delvis kommersiell grund. Undantagsbestämmelsen får tillämpas på sådan verksamhet som i huvudsak bedrivs på ideell grund. Infrastrukturförvaltaren får avgöra om detta kriterium är uppfyllt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.2 och i prop. 2006/07:45 avsnitt 9.4.

## Bemyndiganden

### *8 kap. 11 §*

Paragrafen motsvarar 7 kap. 10 § 1 och 2 järnvägslagen. Punkten 3 handlar om rätt att meddela föreskrifter om skyldighet för tjänsteleverantörer att tillhandhålla information om sina avgifter som har flyttats till 9 kap. i detta förslag.

Av *första punkten* framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges rätt att meddela föreskrifter om det avgiftssamarbete som regleras i 8 kap. 2 §.

Av *andra punkten* följer att föreskrifter får meddelas gällande de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut s.k. särskilda avgifter enligt 8 kap. 6 § och krav på offentliggörande av sådana analyser i enlighet med vad som följer av artikel 32.1.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 16.4.2 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.5.

## 9 kap. Tjänster

### Tillhandahållande av grundläggande tjänster

#### *9 kap. 1 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 23 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 13.2 och andra punkten i bilaga II till direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av *första stycket* följer att en tjänsteleverantör är skyldig att bevilja tillträde till anläggningar för sådana tjänster som räknas upp i andra stycket, s.k. grundläggande tjänster, på icke-diskriminerande villkor. Tjänsterna har bedömts så grundläggande för möjligheten att bedriva järnvägstrafik att alla aktörer ska ges tillgång till sådana anläggningar på icke-diskriminerande villkor. Av bestämmelsen följer vidare att om tjänsteleverantören i anläggningen tillhandahåller en grundläggande tjänst, ska tillhandahållandet ske på icke-diskriminerande villkor. Det betyder att det är möjligt för t.ex. järnvägsföretag att utföra tjänster för att tillgodose den egna verksamheten utan att behöva förse andra företag med tjänsten. Däremot ska tillträde till anläggningen ske på icke-diskriminerande villkor. Ett tillhandahållande av en tjänst innefattar även tillgång till spåren inom anläggningen för tjänster som måste användas för att nyttja den aktuella tjänsten. Skyldigheten att tillhandahålla tjänster riktar sig till tjänsteleverantörer. Enligt legaldefinitionen av begreppet tjänsteleverantör i 1 kap. 11 §, som är hämtad ifrån artikel 3.12 i direktivet, är det en offentlig eller privat enhet som antingen ansvarar för förvaltningen av en anläggning för tjänster eller som tillhandahåller de aktuella tjänsterna. En förvaltare av en anläggning för tjänster kan antingen vara ägaren till anläggningen, en som genom hyresavtal övertagit dispositionsrätten över en anläggning för tjänster eller den som genom avtal, eller på annat sätt, ansvarar för just förvaltningen av anläggningen. Men tjänsteleverantör kan man också bli genom att tillhandahålla tjänsten, utan att ansvara för förvaltningen av anläggningen.

I *andra stycket* listas de tjänster som anses utgöra grundläggande tjänster. Listan överensstämmer i allt väsentligt med den uppräkningslista som finns i bilaga II punkt 2 till direktivet, förutom vissa språkliga förtydliganden.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.1.

### 9 kap. 2 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 23 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 13.4 och delar av artikel 13.5 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av *första stycket* framgår att en tjänsteleverantör av en grundläggande tjänst är skyldig att sträva efter att så långt möjligt tillgodose alla önskemål om tillträde till tjänsten. En ansökan ska också besvaras inom en rimlig tidsfrist som ska fastställas av regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). Det finns därför ett bemyndigande i lagen som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad som ska anses utgöra en rimlig tidsfrist (8 § 1). I dag regleras i 5 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur, bl.a. en rimlig tidsfrist för när en tjänsteleverantör ska besvara en ansökan.

Av *andra stycket* följer att ett avslag på en ansökan om tillträde till en grundläggande tjänst, om möjligt, ska innehålla en upplysning om ett praktiskt möjligt alternativ som innebär att den sökande kan bedriva den aktuella trafiken på samma linjer under ekonomiskt godtagbara förhållanden. Det ställs också krav på att ett avslag ska vara skriftligt i de fall tjänsteleverantören står under direkt eller indirekt kontroll av ett företag eller organ som har en dominerande ställning på den svenska järnvägstransportmarknaden. En sådan tjänsteleverantör skulle t.ex. kunna vara ett företag som ägs av ett järnvägsföretag med en dominerande ställning på den svenska järnvägstransportmarknaden.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.3.

### 9 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 23 b § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 13.6 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Om en anläggning för en grundläggande tjänst som avses i 9 kap. 1 § andra stycket har stått oanvänd två år i följd och ett järnvägsföretag eller annan sökande har uttryckt önskemål om att få tillträde

till tjänsten ska ägaren till anläggningen offentliggöra att verksamheten hyrs eller leasas ut. Kravet gäller dock inte om ägaren kan visa att det pågår en ”omläggningsprocess” som innebär att fastigheten eller anläggningen ska användas för annat ändamål än grundläggande järnvägstjänster.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.

## Tillhandahållande av tilläggstjänster och extratjänster

### *9 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 6 kap. 23 c § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 13.7 och 13.8 samt punkterna 3 och 4 i bilaga II till direktiv 2012/34/EU genomförts.

Av *första stycket* framgår att en tjänsteleverantör som åt ett järnvägsföretag eller annan sökande tillhandahåller en sådan tjänst som räknas upp i paragrafens andra stycke, tilläggstjänster, eller tredje stycke, extratjänster, är skyldig att tillhandahålla tjänsten på ett icke-diskriminerande sätt. Med annan sökande avses någon som organiserar trafik utan att själv utföra denna, som t.ex. regionala kollektivtrafikmyndigheter eller speditörer. Bestämmelsen innebär att tillhandahållandet måste ske på marknaden för att skyldigheten ska inträda.

I *andra stycket* listas de tjänster som utgör tilläggstjänster och i *tredje stycket* listas de tjänster som utgör extratjänster. Anledningen till att i lagen precisera vilka tjänster som ska betraktas som tilläggstjänster och extratjänster är bland annat att grunden för avgiftsuttaget för dessa tjänster inte är densamma som för grundläggande tjänster, se 9 kap. 6 §. Skälet för att i lagen tala om både tilläggstjänster och extratjänster, trots att regleringen för båda dessa slags tjänster är densamma, är att regleringen ska överensstämma med direktivets. Enligt artikel 13.9 får EU-kommissionen i genomförandeakter precisera regelverket vad gäller tjänster och det är då väsentligt att terminologin i den svenska lagen överensstämmer med direktivets för att inte försvåra tolkningen. EU-kommissionen beslutade en sådan genomförandeförordning i november 2017 (förordning (EU) 2017/2177).



Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.4.

## Tillträde för genomfartstrafik

### *9 kap. 5 §*

Paragrafen, som är ny, innebär att om genomfartstrafik är nödvändig inom en anläggning för tjänster för att nå en annan anläggning för tjänster ska tjänsteleverantörerna genom samarbete säkerställa icke-diskriminerande tillträde för sådan trafik.

När järnvägslagen delas upp i flera lagar, bl.a. en järnvägsmarknadslag finns anledning att se över hur tillträde till spår inom en tjänsteanläggning ska hanteras och hur järnvägsinfrastruktur ska definieras. I detta förslag är spår inom en tjänsteanläggning inte att anse som järnvägsinfrastruktur (jfr kommentaren till 1 kap. 11 §). Spåren inom en anläggning för tjänst omfattas därför inte av lagens bestämmelser om rätt till tillträde och avgifter för järnvägsinfrastruktur. En konflikt skulle kunna uppstå om tjänsteleverantören behöver genomfartsspåret för sin egen verksamhet, t.ex. för att sälja tjänsten uppställning, och ett järnvägsföretag vill använda spåren för att nå en annan anläggning för tjänster. I det läget behövs något som säkerställer att tjänsteleverantörerna samarbetar för att säkerställa ett tillträde till spåren för genomfarten. I normalfallet är det tjänsteleverantören som anger vilka tjänster som leverantören tillhandahåller. En sökande kan endast ansöka om en tjänst som tjänsteleverantören erbjuder. Utan krav på att säkerställa genomfartstjänst finns risk att en tjänsteleverantör skulle kunna hävda att tjänsten inte erbjuds.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.2.

## Avgifter för tjänster

### *9 kap. 6 §*

Paragrafen motsvarar 7 kap. 8 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artiklarna 3.17 samt 31.7 och 31.8 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I *första stycket* uppställs krav på att avgifter för tjänster ska vara icke-diskriminerande. När bestämmelsen förs över från järnvägs-lagen ändras första stycket för att bättre överensstämja med uppdelningen i järnvägsmarknadslagen mellan järnvägsinfrastruktur respektive anläggningar för tjänster och tillgång till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. Avgiftsbestämmelserna i denna paragraf avser tjänster, inklusive tillträde till anläggningar för tjänster och spåren inom sådana anläggningar.

I *andra stycket* införs en uppdelning av olika typer av tjänster avseende de ramar för avgiftsuttag tjänsteleverantören har att hålla sig inom. För grundläggande tjänster som anges i 9 kap. 1 § andra stycket gäller att avgiften inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst. Regeln gäller både för själva tjänsten och för tillträde till spåren i anläggningen. Det gäller oavsett om tjänsteleverantören är ensam om att tillhandahålla tjänsten eller inte. För tilläggstjänster och extratjänster gäller i stället att om den som tillhandahåller en sådan tjänst är ensam om att tillhandahålla tjänsten får avgiften inte överstiga kostnaden för tillhandahållandet av tjänsten plus en rimlig vinst. I de fallen en sökande har flera tjänsteleverantörer att välja bland finns ingen avgiftsreglering, annat än att de i likhet med övriga avgifter i lagen måste vara icke-diskriminerande. När bestämmelsen förs över från järnvägslagen görs ett tillägg i andra stycket för att reglera avgiften för sådan genomfarts- trafik som avses i 5 §.

I *tredje stycket* finns en bestämmelse om vad som avses med begreppet rimlig vinst, som överensstämmer med direktivets definition av ”rimlig vinst” (artikel 3.17).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.5.

## Krav på oberoende och separata räkenskaper

### 9 kap. 7 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 4 kap. 2 a § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 13.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Bestämmelsen innebär att om den som tillhandahåller vissa grundläggande tjänster som avses i 9 kap. 1 § andra stycket 1–4, 7

och 9 och kontrolleras av ett företag som har en dominerande ställning på järnvägstransportmarknaden, måste transportverksamheten redovisas skilt från tjänstetillhandahållandet. Vidare ska verksamheten organiseras på ett sätt som gör att beslutsfattandet är oberoende i förhållande till det dominerande företaget.

I detta förslag är kraven på separata räkenskaper och oberoende beslutsfattande av tjänsteleverantörer begränsat till de tjänster som räknas upp i punkterna 1–4, 7 och 9 i andra stycket till 9 kap. 1 §. I nuvarande 4 kap. 2 a § järnvägslagen omfattar kraven alla de tjänster som räknas upp i andra stycket i 6 kap. 23 § andra stycket järnvägslagen (dvs. samtliga tjänster i punkten 2 i bilaga II till direktivet). Bestämmelsen genomför artikel 13.3 och i den artikeln begränsas kravet på redovisning till de tjänster som avses i punkt 2 a)–d), g) och i) i bilagan. För att inte utöka kravet på redovisning till fler tjänster bör denna bestämmelse begränsas i enlighet med vad som anges i artikel 13.3.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.1.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 9.1.2.

## Bemyndiganden

### 9 kap. 8 §

Paragrafen motsvarar 6 kap. 25 § 6 (punkten 1), 7 kap. 10 § 3 (punkten 2) och 4 kap. 3 § 1 och 2 (punkten 3) järnvägslagen. Bestämmelser om rätten att meddela föreskrifter angående tjänster finns i järnvägslagen i tre olika kapitel och samlas nu i en enda paragraf i 9 kap. järnvägsmarknadslagen.

Genom bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tjänster och förfarande för att tillhandahålla tjänster. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas om vilka krav som ska ställas på en tilldelningsprocess för att den ska anses uppfylla kraven på icke-diskriminering och öppenhet (medge insyn). Utrymmet för sådana föreskrifter får anses begränsat efter att EU-kommissionen beslutade genomförandeförordning om förfarande och kriterier för tillträde till tjänster i november 2017 (förordning (EU) 2017/2177).

Med stöd av bemyndigandet kan också meddelas föreskrifter om fastställande av en rimlig tidsfrist, inom vilken en tjänsteleverantör är skyldig att svara på en ansökan om tillträde till en s.k. grundläggande tjänst enligt 1 § andra stycket. Enligt artikel 13.4 i direktivet ska en sådan tidsfrist fastställas av det regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). Transportstyrelsen har angett rimlig tidsfrist i 5 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur.

Genom bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter. Enligt artikel 31.10 ska denna information tas in i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning eller publiceras på en webbplats till vilken det hänvisas i järnvägsnätsbeskrivningen. Det handlar om infrastrukturförvaltare till vars anläggning tjänsteleverantörens anläggning ansluter. Mot bakgrund av att Trafikverket är den helt dominerande infrastrukturförvaltaren, kommer det oftast bli fråga om publicering i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning. I dag regleras i 5 kap. 2 a § järnvägsförordningen att tjänsteleverantörer ska lämna information om sina anläggningar för tjänster till Trafikverket och till infrastrukturförvaltaren för det järnvägsnät som anläggningen finns i anslutning till. Informationen ska innehålla uppgifter om principer för avgifter och övriga villkor för tillträde till anläggningarna och tillgång till tjänsterna, alternativt en hänvisning till en webbplats där denna information finns tillgänglig. Enligt Trafikverkets instruktion ska verket inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet (2 § 2 förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket). Trafikverket har på sin hemsida ett branschregister för järnvägsnära tjänster som ger information om olika tjänsteleverantörer i Sverige.

Genom bemyndigandena i *tredje och fjärde punkterna* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om redovisning och bokföring samt krav på krav på oberoende i fråga om organisation och beslutsfattande. Bemyndigandet avser redovisning och oberoende för sådana tjänsteleverantörer som står under direkt eller indirekt kontroll av ett

dominerande järnvägsföretag enligt 9 kap. 7 § och bemyndigandet är överflyttat från 4 kap. 3 § 1 och 2 järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 7.2.4, 7.2.5 och 9.1.2.

#### *9 kap. 9 §*

Paragrafen, som är ny, ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att begränsa tillämpningen av sådana genomförandeakter om tillträde till tjänster som EU-kommissionen kan beslutas med stöd av artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 13 i direktivet ger endast järnvägsföretag rätt till tillträde till tjänster. I Sverige ges emellertid även andra sökande rätt att ansöka om tjänster. I EU-kommissionen genomförandeförordning (förordning (EU) 2017/2177) om tillträde till tjänster används ”sökande” (som inkluderar järnvägsföretag och andra sökande) och inte ”järnvägsföretag”. Det anges dock att hänvisningar till sökande i förordningen ska förstås som hänvisningar till järnvägsföretag (artikel 1 andra stycket). Medlemsstaterna behöver klargöra i nationell lagstiftning om hela eller delar av genomförandeförordningen inte ska tillämpas på andra sökande om sådana sökande har rätt till träde till tjänster i medlemsstaten. Sverige behöver därför välja om hela eller delar av förordningen inte ska tillämpas på andra sökande. Ett exempel på det skulle kunna vara om en genomförandeakt innehåller krav som endast avser driften av ett tåg som ska använda en tjänst och som inte lämplig att tillämpa på en annan sökande.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 17.3.

## **10 kap. Tillsyn m.m.**

### **Allmänna bestämmelser**

#### *10 kap. 1 §*

Paragrafens *första stycke* motsvarar i huvudsak 8 kap. 1 § järnvägslagen och ska ses mot bakgrund av artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet. Den myndighet som regeringen bestämmer ska se till att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, anger att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (godskorridorförordningen). Andra stycket får ses som ett förtydligande om att de genomförandeakter och delegerade akter som meddelats av EU-kommissionen med stöd av direktiv 2012/34/EU omfattas av tillsynsmyndighetens tillsyn, i dess roll som regleringsorgan och licensmyndighet. Även i godskorridorförordningen finns krav om tillsyn som gäller regleringsorganet (artikel 20). Det anges även att tillsynsmyndigheten fullgör de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet utpekats genom lag eller förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.1. och i avsnitt 18.2.

#### *10 kap. 2 §*

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn. Innehållet motsvarar i huvudsak 8 kap. 3 § järnvägslagen.

Paragrafens *första stycke* motsvarar i huvudsak 8 kap. 3 § första stycket järnvägslagen.

Skyldigheten för Polismyndigheten i *andra stycket* är densamma som nu gäller enligt 8 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen.

Möjligheten för tillsynsmyndigheten att begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten i *tredje stycket* är densamma som nu gäller enligt 8 kap. 3 § tredje stycket järnvägslagen.

*Fjärde stycket* är nytt och handlar om tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (godskorridorförordningen). Tillsynsmyndigheten är då i behov av motsvarande rätt att vidta åtgärder och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten, samt rätt till hjälp av Polismyndigheten för tillsynen.

*Femte stycket* motsvarar 8 kap. 3 § fjärde stycket järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.4 och i avsnitt 18.6.

*10 kap. 3 §*

Paragrafen motsvarar 8 kap. 3 b § järnvägslagen.

Genom bestämmelsen åläggs verksamhetsutövare som omfattas av lagen att till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som myndigheten behöver för att kunna fatta välgrundade beslut rörande förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet och bidra med ett korrekt underlag inför beslut om anslagstilldelning på det området. Med det statliga järnvägsnätet avses här även järnvägsnät som till viss del finansieras av staten och där förvaltningen regleras i avtal mellan staten och annan part, t.ex. Inlandsbanan.

I järnvägsförordningen anges att den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen ska till Trafikverket lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet. Trafikverket får i föreskrifter ange vilka uppgifter som ska lämnas (5 kap. 8 a §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.1.1 och i prop. 2006/07:45 avsnitt 7.2.2.

**Krav i syfte att garantera tillsynsmyndighetens oberoende***10 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 8 kap. 3 c § järnvägslagen. Genom paragrafen har delar av artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I bestämmelsen anges att den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som ansvarar för sådana tillsynsbeslut som avses i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, ska årligen göra en åtagande- och intresseförklaring. I förklaringen ska befattningshavaren redovisa eventuell anknytning till företag i järnvägsbranschen som kan anses påverka hans eller hennes opartiskhet vid utförande av arbetet.

Kraven i paragrafen följer av artikel 55.3 tredje stycket i direktivet. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet (regleringsorgan enligt artikel 55). Bedömningen har gjorts att det är generaldirektören och chefen vid myndigheten som bör ansvara för dessa beslut, och därmed omfattas av de här aktuella kraven. Det har även klargjorts i 8 § andra stycket i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.1.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 10.2.

*10 kap. 5 §*

Paragrafen motsvarar 8 kap. 3 d § järnvägslagen. Genom paragrafen har delar av artikel 55.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

I bestämmelsen finns en karensregel för den befattningshavare vid tillsynsmyndigheten som avses i 4 §. I artikel 55.3 femte stycket anges att befattningshavaren vid tillsynsmyndigheten ska omfattas av ett års karens efter anställningen vid myndigheten innan befattningshavaren kan påbörja ett arbete eller inneha någon ansvarsställning på något av de företag eller enheter som omfattas av marknadstillsynen. Karensbestämmelsen avser utförande av arbete, oavsett om det sker i egenskap av arbetstagare eller uppdragstagare samt även innehav av någon form av ansvarsställning, t.ex. ett styrelseuppdrag. Med enheter avses andra aktörer än enskilda företag som bedriver verksamhet som omfattas av den aktuella tillsynen. Det kan t.ex. vara myndigheten Trafikverket, som är infrastrukturförvaltare. Det skulle även kunna vara en organisation eller en kommun, i den mån den bedriver järnvägstrafik eller förvaltar infrastruktur som omfattas av tillsynen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.1.1 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 10.2.

## Förelägganden

*10 kap. 6 §*

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden. Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 kap. 4 § järnvägslagen. I järnvägslagen talas dock även om meddelande av förbud. Avsikten är inte att det ska vara skillnad i sak. Även ett föreläggande kan utformas som ett förbud. Genom paragrafen har artiklarna 56.9, 56.12 och 57.6 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att besluta de förelägganden som krävs för att lagen eller föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Första stycket motsvarar i huvudsak 8 kap. 4 § första stycket järnvägslagen. Det görs även ett tillägg om förelägganden med anledning av direkt tillämpliga EU-



rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Enligt *andra stycket* får förelägganden förenas med vite. Andra stycket motsvarar 8 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen. För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206). Om det finns anledning att anta att den som omfattas av tillsynen har begått brott, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den gärning som brottsmisstanken avser (jfr 7 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen och artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

Enligt *tredje stycket* får en fråga om utdömmande av vite enligt denna lag inte prövas för ett förfarande för vilket någon har ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma lag. Tredje stycket motsvarar, med viss anpassning till senare tillkommen praxis (jfr t.ex. NJA 2013 s. 502) rörande det s.k. dubbelprövningsförbudet, 8 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.5 och 18.6.

## Återkallelse av licens

### *10 kap. 7 §*

Paragrafen, som handlar om när en licens får återkallas, motsvarar till viss del 8 kap. 5 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 23.2 och 23.3 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Genom bestämmelsen ges tillsynsmyndigheten rätt att återkalla en licens om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda eller om licensinnehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt lagen, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen, eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU. För närvarande finns en genomförandeförordning om licenser (förordning (EU) 2015/171).

Ett tillstånd kan också återkallas om det inte använts under sex månader. En återkallelse i sistnämnda fall kan användas för att framtvunga en omprövning av tillståndet. Företaget kan givetvis genast

söka nytt tillstånd, som ska beviljas om förutsättningarna är uppfyllda.

Bestämmelsen omfattar endast sådana licenser som beviljats i Sverige.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.9.

#### *10 kap. 8 §*

Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 kap. 6 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artikel 24.7 i direktiv 2012/34/EU genomförts.

Enligt bestämmelsen får inte tillsynsmyndigheten, om det står helt klart att en finansiell omstrukturering inte kommer att genomföras inom rimlig tid, tillåta ett järnvägsföretag mot vilket ett konkursförfarande eller en företagsrekonstruktion har inletts att behålla sin licens. I järnvägsmarknadslagen har begreppet ”ackordsförfarande” bytts ut till en hänvisning till lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion. Ackordsförfarande infördes i järnvägslagen från gamla järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Inom insolvensrätten används dock numera begreppet företagsrekonstruktion.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.9.

### **Prövning av tvist**

#### *10 kap. 9 §*

Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 kap. 9 § järnvägslagen. Genom paragrafen har artiklarna 13.5, 56.1 och 56.9 genomförts.

I bestämmelsen regleras prövning av sådana tvister som järnvägsföretag och andra sökande kan hänskjuta för prövning av tillsynsmyndigheten.

Av *första stycket* framgår att det är järnvägsföretag och andra sökande som kan hänskjuta en tvist till tillsynsmyndigheten. Det anges även att det ska vara beslut som fattats av en infrastrukturförvaltare eller en tjänsteleverantör. Tvisterna ska enligt artikel 56.1 i direktivet kunna gälla trafikeringsrätt, kapacitetstilldelning (inklusive innehåll i järnvägsvägsnätsbeskrivning) och avgiftsuttag. Genom ändringsdirektivet utökas denna lista med frågor rörande trafikledning, planeringen av modernisering eller oplanerat underhållsarbete samt efterlevnaden av de kraven i artiklarna 2.13 och 7–7d. Det innebär att besluten ska gälla den marknadsregleringar

som samlats i 4–9 kap. järnvägsmarknadslagen. Med den begränsningen undantas beslut som rör licenser (2 kap.) och redovisning av järnvägsverksamhet (3 kap.) från prövning av tvist. I 5 kap. finns bestämmelser om tjänster och redovisning som gäller även andra enheter än infrastrukturförvaltaren i ett vertikalt integrerat företag. Andra enheters agerande i enlighet med bestämmelserna i 5 kap. omfattas dock inte av prövning av tvist. Prövning av tvist bör som det anges i artikel 56.1 främst handla om beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller tjänsteleverantören. Det bedöms tillräckligt att möjligheten att hänskjuta en tvist begränsas, i likhet med vad som gäller i dag, till beslut som fattas av en infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör. För det fall att en annan enhet i ett vertikalt integrerat företag agerar på ett sätt som strider mot lagen finns alltid möjligheten för järnvägsföretaget eller en annan sökande att informera tillsynsmyndigheten, som kan välja att utföra en tillsyn mot enheten.

*Andra stycket* är nytt och innebär att tillsynsmyndigheten inom en månad ska begära in relevant information och inleda samråd med parterna i tvisten. Bestämmelsen överensstämmer med artikel 56.9. Bestämmelsen saknar motsvarighet i järnvägslagen.

Av *tredje stycket* framgår att tidsfristen, inom vilken tillsynsmyndigheten ska ha fattat ett beslut i tvisten, är sex veckor från det att all relevant information lämnats till tillsynsmyndigheten. Bestämmelsen motsvarar artikel 56.9 i direktivet och finns i dag införd i 8 kap. 9 § andra stycket.

Av *fjärde stycke* framgår att en sökande som har fått avslag, helt eller delvis, på sin begäran om tillträde till en grundläggande tjänst – dvs. en sådan tjänst som listas i 9 kap. 1 § andra stycket, ska kunna hänskjuta tvisten till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens uppgift blir att pröva om tjänstetillhandahållaren följt regelverket vad gäller tilldelning av tjänstekapacitet. En tjänstetillhandahållare är skyldig att sträva efter att tillgodose samtliga ansökningar (9 kap. 1 § första stycket). Det finns i bestämmelserna om tjänstetillhandahållande inga regler om att det ska sparas restkapacitet på motsvarande sätt som gäller för kapacitet på järnvägsnätet. Det finns heller inga regler för hur lång tid avtal om tillträde till en anläggning får gälla motsvarande den som gäller för kapacitet på nätet, dvs. enligt huvudregeln en tågplanepериод för vilken det sluts ett trafike-

ringsavtal. Av artikel 13.4 i direktivet framgår också att en tjänsteleverantör inte behöver investera i ”resurser eller faciliteter” för att tillgodose alla ansökningar. Den vanligaste orsaken för avslag kan därför förväntas bli att det är fullt i anläggningen eller att det inte finns några tåglägen på de huvudspår som ansluter till anläggningen. Den prövning som tillsynsmyndigheten ska göra avser därför en bedömning av om det finns ett praktiskt möjligt alternativ för den sökande att vända sig till och, om det inte gör det, om det finns tjänstekapacitet att tilldela i anläggningen. Om bedömningen görs att det saknas alternativ för den sökande att vända sig till och det finns möjlighet att fördela kapacitet i anläggningen, ska tillsynsmyndigheten besluta att tjänsteleverantören tilldelar den sökande lämplig del av kapaciteten. I likhet med övriga förelägganden som tillsynsmyndigheten fattar med stöd av lagen, kan ett beslut som detta förenas med vite (8 kap. 4 §) och överklagas till förvaltningsdomstol (11 kap. 2 §). Bestämmelsen överensstämmer med artikel 13.5 i direktivet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.15, i prop. 2003/04:123 avsnitt 16.4 och i prop. 2014/15:120 avsnitten 7.2.6 och 11.2.5.

#### *10 kap. 10 §*

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 7c.4 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Bestämmelsen innebär att när det gäller sådana samarbetsavtal som en infrastrukturförvaltare kan ingå med ett järnvägsföretag enligt 4 kap. 10 § så ska tillsynsmyndigheten övervaka tillämpningen av dessa. Om tillsynsmyndigheten finner det nödvändigt får myndigheten lämna rekommendationer om att ett samarbetsavtal borde ändras eller upphävas. Samarbetsavtalen omfattas därmed inte av tillsynsmyndighetens tillsyn enligt 10 kap. 1 § och myndigheten kan inte meddela förelägganden enligt 6 § vad gäller avtalen.

Enligt artikel 7c.4 ska samarbetsavtal ingås under överinseende av regleringsorganet (i Sverige Transportstyrelsen). I järnvägsmarknadslagen anges därför att parterna ska, utan uppmaning, bereda tillsynsmyndigheten full insyn utkastet till avtal (se kommentar till 4 kap. 10 §). I andra stycket i artikel 7c.4 anges vidare att regleringsorganet ska övervaka tillämpningen av sådana avtal och får i motiverade fall ge råd om att de ska upphävas. Det bedöms därför inte vara meningen att samarbetsavtalen är något som regleringsorganet

ska utöva tillsyn över i enlighet med bestämmelserna i artikel 56 i direktivet. I artikel 7c.4 ges även en möjlighet för medlemsstaten att välja ett annat oberoende organ än regleringsorganet när det gäller granskningen och övervakningen av samarbetsavtalen. Det bedöms, i Sverige, lämpligt att tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) utför denna uppgift.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.10.

## Bemyndiganden

### *10 kap. 11 §*

Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 kap. 10 § 1, 2 och 4 järnvägslagen och handlar om bemyndiganden i anslutning till 10 kap. järnvägsmarknadslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.12 och i prop. 2014/15:120 avsnitt 5.5.2 (angående föreskrifter om återkallelse av licens).

### *10 kap. 12 §*

Paragrafen motsvarar till viss del 8 kap. 11 § järnvägslagen.

Genom bestämmelsen kan föreskrifter meddelas om skyldighet att betala avgift för viss verksamhet som tillsynsmyndigheten utövar enligt lagen, enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen eller enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU. Ärendehandläggningen avser t.ex. ansökan om licens. Bemyndigandet har kompletterats i förhållande till 8 kap. 11 § järnvägslagen på så sätt att det även avser avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (godskorridorförordningen) nämns eftersom tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn över efterlevnaden av denna förordning. Bemyndigandet avser dock endast avgifter för tillsyn.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18 och i prop. 2010/11:30 avsnitt 5.5.4.

## 11 kap. Överklagande

### *11 kap. 1 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 2 § järnvägslagen om överklagande. Genom paragrafen har delvis artikel 56.10 i direktiv 2012/34/EU genomförts. Det förtydligas att möjligheten att överklaga även ska gälla beslut enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.3.1.

### *11 kap. 2 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 4 § järnvägslagen, med viss språklig justering. Genom paragrafen har delvis artikel 56.10 i direktiv 2012/34/EU genomförts. Det förtydligas att även beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet. Detsamma gäller beslut enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.4.

## Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser behandlas i avsnitt 21.2.

## 25.2 Förslaget till järnvägstekniklag

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Syfte

##### *1 kap. 1 §*

Genom paragrafen upplyses om att lagen genomför direktiv (EU) 2016/797 i svensk lagstiftning. Vidare anges syftet med lagen genom

en sammanfattande beskrivning av direktivets syfte som det uttrycks i artikel 1 och skäl 2–4 i direktivet.

## Innehåll

### 1 kap. 2 §

I paragrafen anges lagens innehåll genom en uppräkningslista av lagens kapitelrubriker.

## Tillämpningsområde

### 1 kap. 3 §

I paragrafens *första stycke* anges lagens tillämpningsområde med utgångspunkt från tillämpningsområdet för direktiv (EU) 2016/797. Av artikel 1.1, 1.2 och 3.1 framgår att direktivet gäller för unionens järnvägssystem. Begreppet unionens järnvägssystem definieras i artikel 2.1 genom en hänvisning till direktivets bilaga I. Enligt bilagan består unionens järnvägssystem dels av unionens järnvägsnät, dels av unionsfordon. Till unionens järnvägsnät hör alla linjer för höghastighetstrafik, konventionell- och blandad trafik både när det gäller person- och godstrafik. Vidare omfattas knutpunkter och linjer som sammanbinder ovan nämnda linjer och knutpunkter. Unionens järnvägsnät omfattar också system för trafikledning, lokalisering och navigering samt tekniska installationer för databehandling och telekommunikation för att garantera säker och samstämd drift av järnvägsnätet och effektiv trafikledning. Som unionsfordon räknas alla fordon som ”kan förväntas” trafikera unionens järnvägsnät, t.ex. lok och passagerarfordon, godsvagnar och arbetsfordon. Av paragrafen framgår att lagens tillämpningsområde gäller för den svenska delen av unionens järnvägssystem vilket betyder de delar av unionens järnvägsnät som är belägna på svenskt territorium och fordon som kan förväntas trafikera detta.

Genom paragrafens *andra stycke* anges att tillämpningsområdet för lagen, som det definieras enligt första stycket, inte gäller bestämmelserna i 1 kap. 6–8 §§ som genom inkorporering införlivar ATMF, bihang G, i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) i svensk lagstiftning. Tillämpningsområdet för dessa regler framgår av artikel 1 i bihanget, jfr prop. 2014/15:58 s. 32 och 46 f. Bestämmelserna om införlivande av COTIF ändras inte utan flyttas endast över från järnvägslagen (2004:519). Bihanget förs som bilaga in i järnvägstekniklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.1.1.

## Undantag

### *1 kap. 4 §*

I paragrafen anges undantag från lagens tillämpningsområde.

Enligt *första punkten* undantas tunnelbana och spårväg. Ett motsvarande undantag finns i 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). Paragrafen genomför artikel 1.1 a och b i direktiv (EU) 2016/797.

Genom *andra punkten* undantas järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § första stycket och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Paragrafen genomför artikel 1.3 c i direktiv (EU) 2016/797, med viss justering. Kravet på åtskildhet gäller i förhållande till den svenska delen av unionens järnvägssystem. I stället för att som i direktivet ange *företag* som enbart använder sådana nät anges här fordon som enbart används på sådana nät. Det följer av att bestämmelserna i järnvägtekniklagen avser fordon och undantaget formuleras så att det överensstämmer med lagens reglering.

Genom *tredje punkten* undantas privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Paragrafen genomför artikel 1.4 a i direktiv (EU) 2016/797. Undantaget gäller i första hand nät som brukar omnämnas industrispår. Undantaget omfattar fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på nät som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem, ska lagen tillämpas. Undantaget ska även omfatta privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det är i dag svårt att se vad detta skulle kunna röra sig om för trafik, men det skulle t.ex. kunna röra sig om avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller arbetare som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industri- eller hamnområde.



Genom *fjärde punkten* undantas järnvägsnät och fordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska eller turiständamål. Paragrafen genomför artikel 1.4 b i direktiv (EU) 2016/797. Undantaget överensstämmer med direktivets lydelse men skiljer sig från motsvarande undantag enligt järnvägssäkerhetslagen, som förutsätter att fordonen enbart används på de aktuella järnvägsnäten. Avsikten med de olika formuleringarna av undantagsbestämmelsen är att t.ex. museifordon som används på den svenska delen av unionens järnvägsnät (som i det väsentliga utgörs av det järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket) ska omfattas av järnvägssäkerhetslagen men inte av järnvägstekniklagen. För godkännande av sådana fordon tillämpas i stället lagen om nationella järnvägssystem. Hur undantaget i övrigt ska tolkas och därmed vilka nät och fordon som ska undantas från lagens krav ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer möjlighet att närmare precisera i föreskrifter (1 kap. 11 § 2).

Bestämmelsen behandlas även i 7.1.2.

#### *1 kap. 5 §*

I paragrafens *första stycke* ges upplysning om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Motsvarande bestämmelse finns i 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519). För s.k. duospårvagnar, som kan användas på både spårväg och järnväg, ska dock järnvägstekniklagen tillämpas i avsaknad av särskilda föreskrifter (jfr föreskriftsbemyndigande 1 kap. 11 §).

Genom *andra stycket* upplyses om att bestämmelser om järnvägssystem och fordon som inte omfattas av järnvägstekniklagen finns i lagen om nationella järnvägssystem. Avsikten är att det inte ska bli något glapp mellan de båda lagarna utan att alla järnvägssystem och fordon omfattas av en av lagarna.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.1.2.

## **Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk lag**

#### *1 kap. 6–8 §§*

Genom paragraferna, som motsvarar 1 kap. 2 b, 2 c och 6 §§ järnvägslagen (2004:519), införlivas genom inkorporering ATMF, bilhang G, till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) i

svensk lag. Bihang 1 innehåller enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel och fordon som används i internationell trafik. I likhet med vad som gäller enligt nuvarande reglering i järnvägslagen förs bihang G i sin helhet in som bilaga till järnvägstekniklagen. Bestämmelserna behandlas i propositionen Modernare regler för internationell järnvägstrafik 2014/15:58 s. 32 och 46 f.

## Tillsynsmyndighet

### *1 kap. 9 §*

I paragrafens *första stycke*, som delvis motsvarar 1 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519), anges att regeringen utser den myndighet (tillsynsmyndighet) som ska pröva ansökningar om godkännande för att ta i bruk fasta installationer enligt 3 kap. och godkännande att släppa ut fordon på marknaden m.m. enligt 4 kap. samt utöva tillsyn enligt lagen, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen. Det tydliggörs att tillsynsmyndigheten även utövar tillsyn enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som meddelats i anslutning till direktiv (EU) 2016/797. I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn enbart med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter, krävs att det framgår av EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är den nationella säkerhetsmyndighetens uppgift att bedriva tillsyn i visst avseende i förhållande till vissa utpekade aktörer.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Nationell säkerhetsmyndighet definieras i artikel 2.25 i direktiv (EU) 2016/797 genom en hänvisning till artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798. Att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet innebär inte någon förändring i sak. Kravet på att inrätta en nationell säkerhetsmyndighet infördes redan genom direktiv 2004/49/EG.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 4.5.3 och avsnitt 18.

## Ord och uttryck

### *1 kap. 10 §*

Paragrafen innehåller definitioner av ord och uttryck som bedömts nödvändiga för förståelsen av lagen. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 2 i direktiv (EU) 2016/797.

Direktiv (EU) 2016/797 gäller driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen. Begreppet *driftskompatibilitet* är således centralt i direktivet och används i järnvägstekniklagen dels för att ange lagens syfte i 1 kap. 1 §, dels i 2 kap 1 § som rör krav på delsystem och komponenter. Definitionen är hämtad från artikel 2.2 i direktivet.

*EES* avser Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. EU-direktiven på järnvägsområdet omfattar även medlemsstaterna i EES och Schweiz. Förkortningen EES används i huvudsak i 2 kap. i bestämmelserna om EG-kontroll av delsystem och EG-försäkring om driftskompatibilitetskomponenter.

*ERTMS-utrustning* definieras som utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg – European Rail Traffic Management System. Begreppet används i regleringen av godkännande av fasta installationer i artikel 18 och 19 i direktiv (EU) 2016/797, som delvis genomförs i 3 kap. 2 och 3 §§ järnvägstekniklagen. Förkortningen är allmänt känd inom järnvägsbranschen.

Begreppet *fasta installationer* är en nyhet i lagen. Det motsvarar i stort begreppet järnvägsinfrastruktur i järnvägslagen (2004:519). Det bör dock definieras i enlighet med artikel 18.1 i direktiv (EU) 2016/797 som installationer hänförliga till något av de markbaserade delsystemen, ett begrepp som också används i lagen och definieras nedan.

Genom definitionen av begreppet *fordon* genomförs artikel 2.3 i direktiv (EU) 2016/797. Med fordon avses järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, t.ex. både lok, motorvagnar, personvagnar, godsvagnar och arbetsfordon (jfr även bilaga I punkt 2 till direktivet), som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät. I direktivet anges i stället järnvägslinjer, vilket dock inte är ett begrepp som i övrigt används i järnvägstekniklagen.

Med *fordonsinnehavare* avses i lagen den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik på Europeiska unionens järnvägsnät. Begreppet fordomsinnehavare används i 4 kap. 12 och 13 §§ som innehåller bestämmelser om registrering och märkning av fordon. Definitionen överensstämmer i huvudsak med direktivets definition av begreppet i artikel 2.21. En skillnad är dock att enligt direktivet ska som fordomsinnehavare endast räknas den som redan är registrerad som ägare till fordonet i ett fordonsregister. De i direktivet och lagen

aktuella materiella bestämmelserna avser dock tid innan registrering, ett faktum som definitionen i lagen återspeglar.

Begreppet *genomförandeplan* är en nyhet i förhållande till nuvarande lagstiftning. Genom dessa klargörs när enskilda krav i en TSD ska vara införlivade på olika järnvägsnät. Det införs ett föreskriftsbemyndigande rörande genomförandeplaner i 2 kap. 11 §.

Begreppet *markbaserade delsystem* används i 5 kap. 5 §, som avser tillsyn. Tillsynsmyndigheten åläggs utöva tillsyn över markbaserade delsystem. Genom bestämmelsen genomförs artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798. Markbaserade delsystem utgörs av delsystemen ”Markbaserad trafikstyrning och signalering”, ”Energi” och ”Infrastruktur” (jfr artikel 18.1 i direktiv 2016/797).

Genom definitionen av begreppet *modernisering* genomförs artikel 2.15 i direktiv (EU) 2016/797. Begreppet är av betydelse för att avgöra om det ska krävas nytt godkännande för en fast installation enligt 3 kap. 3 § eller fordon enligt 4 kap. 5 §. Modernisering avser ett större arbete för att byta ett delsystem eller del av detta som inte ändrar den fasta installationens eller fordonets totala prestanda.

Begreppet *nationella regler* definieras eftersom det i lagen och det bakomliggande direktivet (EU) 2016/797 har en särskild betydelse i förhållande till den vidare allmänspråkliga betydelsen av begreppet. Begreppet används på flera ställen i lagen, bl.a. i 2 kap. 2 §, där kraven på delsystem uppställs. Med nationella regler avses i lagen föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med de procedurregler som föreskrivs i direktivet (artikel 13 och 14). Avsikten är att direktivets bestämmelser rörande nationella regler genomförs i förordning i anslutning till järnvägstekniklagen.

Begreppet *ombyggnation* har på motsvarande vis som modernisering betydelse för att avgöra när det krävs ett nytt godkännande av en fast installation eller ett fordon. Med ombyggnation avses ett större arbete för att ändra ett delsystem eller del av detta som innebär att det tekniska underlag som utgör grund för EG-kontroll måste ändras (om sådant tekniskt underlag finns) och som förbättrar den fasta installationens eller fordonets prestanda. Definitionen överensstämmer med artikel 2.14 i direktiv (EU) 2016/797.

Begreppet *one-stop-shop* används i svenska översättningar av direkt tillämpliga EU-förordningar som anknyter till direktiv (EU) 2016/797. För att inte orsaka förvirring används begreppet även i

denna lag med tillägget ”*vid Europeiska unionens järnvägsbyrå*” också i denna lag som genomför direktivet. Med begreppet avses det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 om Europeiska unionens järnvägsbyrå,

Med *organ för bedömning av överensstämmelse* avses organ som har anmälts eller utsetts för att utföra EG-kontroll. Definitionen överensstämmer delvis med begreppet i artikel 2.42 i direktiv (EU) 2016/797.

*TSD* är en i järnvägsbranschen vedertagen förkortning för teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Med *TSD* avses i lagen en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet.

Definitionerna i järnvägstekniklagen behandlas även i avsnitt 12 och 13.

## Bemyndigande

### *1 kap. 11 §*

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 1 kap.

*Punkt 1* – Lagens tillämpningsområde utgörs enligt 1 kap. 3 § av den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta beskrivs i bilaga I till direktiv (EU) 2016/797. Beskrivningen i bilagan är förhållandevis övergripande. Bemyndigandet möjliggör föreskrifter som närmare definierar vad som i Sverige innefattas, eller inte innefattas, i detta järnvägssystem.

*Punkt 2* – Enligt 1 kap. 4 § undantas från lagens tillämpning järnvägsnät och järnvägsfordon som är avsedda att uteslutande användas för lokala-, historiska- eller turiständamål. Genom föreskriftsbemyndigandet kan t.ex. preciseras rekvisit som uppställs för att falla in under undantaget eller listas vilka järnvägsnät som avses.

*Punkt 3* – Enligt 1 kap. 5 § första stycket ska duospårvagnar (dvs. spårvagnar som används för trafik både på snabbspårväg och järnväg) omfattas av lagen om inte annat är särskilt föreskrivet. Genom bemyndigandet ges mandat att meddela sådana föreskrifter. Bemyndigandet är vitt och innebär att regeringen eller myndighet med stöd

av detta t.ex. kan undanta duospårvagnar från hela eller delar av lagens tillämpning samt föreskriva om vilka krav som då i stället ska gälla för dessa fordon.

*Punkt 4* – Enligt nuvarande reglering finns i 1 kap. 5 § 2 järnvägs-lagen (2004:519) föreskriftsbemyndigande rörande museifordon och arbetsfordon. Dessa fordon är föremål för särreglering vad gäller tekniska krav och godkännande. Även om begreppen inte används i nya lagen flyttas bemyndigandet över till nya lagen. Det införs också ett föreskriftsbemyndigande rörande arbetsredskap. Genom bemyndigandet kan definieras vad som avses med dessa fordon och redskap samt fastställas vilka krav som gäller för godkännande (jfr bemyndigandet 4 kap. 15 § 1 om möjligheter att meddela undantag från krav på godkännande för fordon).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.1.1. och 7.1.2.

## 2 kap. Krav på delsystem och komponenter

### Järnvägssystemets indelning

#### *2 kap. 1 §*

Paragrafen är en upplysningsbestämmelse med syfte att tydliggöra innehållet i kapitlet och underlätta förståelsen av lagen.

Genom paragrafens *första stycke* upplyses om att järnvägssystemet vid tillämpning av lagen och föreskrifter meddelade i anslutning till denna delas in i delsystem, jfr artikel 1.2 i direktiv (EU) 2016/797. De tekniska krav som uppställs i lagen avser i första hand dessa delsystem. Avsikten är att regleringen i lagen ska hållas på en övergripande nivå och att förteckningen över vilka dessa delsystem är enligt bilaga II punkt 1 till direktivet i sin helhet genomförs på förordningsnivå. Genom paragrafen ges också upplysning om att regeringen meddelar sådana föreskrifter. Det är fråga om s.k. verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § 1 regeringsformen och något bemyndigande erfordras inte.

Genom paragrafens *andra stycke* upplyses om att delsystem består av komponenter, och att de komponenter som är av betydelse för att driftskompatibiliteten inom Europeiska unionens järnvägssystem ska uppnås utgör s.k. driftskompatibilitetskomponenter som

vid sidan av delsystem är föremål för de tekniska krav som uppställs i lagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.1.1.

## Väsentliga krav och TSD:er

### 2 kap. 2 §

Paragrafen, som genomför artikel 3.1. och 4.2 i direktiv (EU) 2016/797, överensstämmer i huvudsak med nuvarande 2 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* ska delsystem och i dessa ingående driftskompatibilitetskomponenter överensstämma med de i bestämmelsen uppräknade väsentliga kraven om säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Närmare vad som avses med de olika kraven preciseras i bilaga III till direktivet. Kraven begränsas i likhet med nuvarande reglering i järnvägslagen till överensstämmelse med ”föreskrivna” väsentliga krav. I den bakomliggande direktivsbestämmelse, artikel 3.1, anges i stället att överensstämmelse ska föreligga med ”relevanta” väsentliga krav. Vilka väsentliga krav som ska uppfyllas för ett visst delsystem (dvs. är relevanta) framgår när det gäller EU-harmoniserade tekniska regler av TSD:er, och i övriga fall av nationella regler. För närvarande är samtliga TSD:er antagna i form av direkt tillämpliga EU-förordningar. Avsikten är att nationella regler ska meddelas i form av myndighetsföreskrifter.

Enligt paragrafens *andra stycke* ska delsystem överensstämma med föreskrivna TSD:er och nationella regler. I de fall delsystemet eller del av detta omfattas av en TSD regleras de väsentliga kraven i denna. Om TSD:n innehåller s.k. öppna punkter eller specialfall ska TSD:n fyllas ut med nationella regler som uppfyller de väsentliga kraven (jfr artikel 13 i direktivet). I de fall en viss järnvägsanläggning (dvs. delsystem eller del av sådan) som ska installeras på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät, dvs. omfattas av järnvägs- tekniklagens krav samtidigt som det inte finns några harmoniserade krav i form av TSD:er, ges regeringen eller efter vidare bemyndigande myndighet mandat att enligt 2 kap. 11 § 1 meddela föreskrifter om vilka väsentliga krav som är tillämpliga (dvs. relevanta)

och genom nationella regler fastställa de materiella krav som krävs för att uppfylla dessa väsentliga krav (t.ex. ställverk). De tillämpliga nationella reglerna kan begränsa sig till exempelvis enbart säkerhet, om bedömningen görs att det endast är detta väsentliga krav som är relevant i ett visst avseende. Detsamma kan gälla delar av fordon som ska användas på unionens järnvägsnät men som inte omfattas av TSD.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.1.2.

## EG-kontroll av delsystem

### *2 kap. 3 §*

Genom paragrafen tydliggörs den kronologiska ordning som gäller för kontroll och godkännande av fasta installationer och fordon enligt järnvägstekniklagen och det bakomliggande direktivet (EU) 2016/797 (jfr artikel 15.1 och bilaga IV punkt 1). Även om EG-kontroll med efterföljande godkännandeprövning inte är någon nyhet, finns ingen bestämmelse av motsvarande innebörd i järnvägslagen (2004:519). Innan tillsynsmyndigheten prövar ett godkännande för ibruktagande av en fast installation enligt 3 kap. eller tillsynsmyndigheten eller ERA prövar ett godkännande för utsläppande på marknaden av ett fordon, ska de delsystem som dessa installationer och fordon består av ha genomgått EG-kontroll. Genom EG-kontrollförfarandet ska säkerställas att delsystemen överensstämmer med tillämpliga väsentliga krav, TSD:er och nationella regler enligt 2 kap. 2 §. EG-kontrollförfarandet pågår från projekteringsstadiet fram till dess att en ansökan om godkännande lämnas till prövningsmyndigheten, vilket kan vara flera år. EG-kontrollen utförs av ett organ för bedömning av överensstämmelse, dvs. ett oberoende tredjepartsorgan som anlitas av sökanden, se 2 kap. 4 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.2.1.

### *2 kap. 4 §*

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 15 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar till del nuvarande 2 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).



Av *första stycket* framgår att EG-kontroll ska utföras av ett organ för bedömning av överensstämmelse. Det finns två typer av organ för bedömning av överensstämmelse. För krav som framgår av en TSD gäller i likhet med nuvarande reglering att EG-kontrollen ska utföras av ett anmält organ, dvs. ett organ som anmälts för ändamålet enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Av 7 § lagen om teknisk kontroll följer att prövningen och utnämningen av organet då sker genom ett ackrediteringsförfarande. För krav som i stället följer av nationella regler, dvs. säkerhetsmässiga eller tekniska krav som har antagits i enlighet med i artikel 13 och 14 i direktivet särskilt föreskrivet förfarande (jfr definition av begreppet nationella regler enligt 1 kap. 10 §), ska som en nyhet i järnvägs- tekniklagen EG-kontrollen utföras av ett utsett organ (jfr artikel 15.8). Av paragrafen framgår att tillsynsmyndigheten utser dessa organ enligt bestämmelser i denna lag och anslutande förordning.

Av *andra stycket*, som motsvarar 2 kap 9 § andra stycket järnvägs- lagen, framgår att EG-kontroll båda vad avser krav i TSD:er och nationella regler även kan utföras av organ som utsetts och anmälts för samma ändamål av annan stat inom EES eller av Schweiz.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.2.1.

#### 2 kap. 5 §

Genom paragrafen genomförs delar av bilaga IV punkt 2 till direktiv (EU) 2016/797. Av bestämmelsen följer att det anmälda eller utsedda organ som har anlitats för att utföra EG-kontroll ska utfärda ett kontrollintyg om bedömningen görs att de krav som organet har anlitats för att kontrollera överensstämmelse gentemot är uppfylla. Kontrollintyget lämnas till sökanden som på grundval av detta avger den EG-kontrollförklaring som ska ligga till grund för den efterföljande godkännandeprövningen. Av bestämmelserna i direktivet (artikel 15.6 och bilaga IV p. 2.2) framgår också att det anmälda organet får utfärda mellanliggande kontrollintyg. Dessa och andra mer detaljerade bestämmelserna om EG-kontrollen i direktivet genomförs i förordning i anslutning till denna lag.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.2.1.

#### 2 kap. 6 §

Genom paragrafen genomförs artikel 15.2 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar till del 2 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519).

På grundval av det kontrollintyg som utfärdas av det anmälda eller utsedda organet efter genomförd kontroll och bedömning av delsystemet, ska den som avser att ta delsystemet i bruk eller dennes ombud avge en EG-kontrollförklaring avseende delsystemet. Genom förklaringen garanteras att delsystemet uppfyller de krav som kontrollerats enligt kontrollintyget.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.2.1.

## EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter

### 2 kap. 7 §

Genom paragrafen, som anger de krav som ställs för att driftskompatibilitetskomponenter ska få släppas ut på marknaden och användas i delsystem, genomförs artikel 8.1 a och b i direktiv (EU) 2016/797.

*Första punkten* motsvarar i huvudsak 2 kap. 10 § första stycket järnvägslagen (2004:519). En driftskompatibilitetskomponent får släppas ut på marknaden endast om den medger att driftskompatibiliteten inom unionens järnvägssystem uppnås och den uppfyller tillämpliga väsentliga krav (jfr 2 kap. 2 § första stycket).

*Andra punkten* är ny och genomför artikel 8.1. b i direktivet. För att en driftskompatibilitetskomponent ska få släppas ut på marknaden krävs att bedömningen görs att den kommer användas på avsett sätt samt installeras och underhållas korrekt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.2.2.

### 2 kap. 8 §

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 9 och 10 i direktiv (EU) 2016/797.

I *första stycket* anges hur bedömning av överensstämmelse i normalfallet går till för driftskompatibilitetskomponenter. Kraven ska anses uppfyllda om tillverkaren eller dennes ombud i EES eller Schweiz har avgett en EG-försäkran om att kraven i 2 kap. 7 § är uppfyllda.

*Andra stycket* i paragrafen är nytt och genomför artikel 10.4 i direktivet. Av bestämmelse framgår att om varken tillverkaren eller dennes ombud har avgett en EG-försäkran enligt första stycket ska

denna skyldighet i stället åvila den som avser att släppa ut komponenten på marknaden eller den som monterar komponenten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.2.2.

### *2 kap. 9 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/797.

*Första stycket* motsvarar i huvudsak 2 kap. 10 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) och anger att i de fall det framgår av en TSD att bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning av en viss driftskompatibilitetskomponent ska utföras av ett anmält organ enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll, dvs. ett ackrediterat organ, gäller denna ordning i stället för huvudregeln för bedömningsförfarandet enligt 2 kap. 8 §. Av TSD:n kan också framgå att det då ska utfärdas ett intyg om överensstämmelse och/eller att driftskompatibilitetskomponenten är lämplig för avsedd användning.

*Andra stycket* motsvarar 2 kap. 10 § tredje stycket järnvägslagen och anger att en bedömning av överensstämmelse eller lämplighet för användning som utförts av ett anmält organ i annat land inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.2.2.

## Undantag från tillämpning av TSD

### *2 kap. 10 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 2 kap. 12 § järnvägslagen (2004:519). I artikel 7 listas fem olika situationer (punkt 1 a–e) då det är möjligt för medlemsstaterna att tillåta den sökande att avstå från att tillämpa en flera TSD:er eller delar av sådana. Det handlar t.ex. om när ett delsystem befinner sig i ett ”långt framskridet utvecklingsstadium” när en ny TSD börjar tillämpas. För att få utnyttja de olika listade undantagsmöjligheterna gäller olika förfaranderegler, där det i vissa fall krävs tillåtelse från EU-kommissionen för att få utnyttja undantaget och i andra fall är tillräckligt att beslutet överlämnas till kommissionen. Avsikten är att dessa regler genomförs i förordning i anslutning till denna lag.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.1.4.

## Bemyndigande

### *2 kap. 11 §*

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 2 kap.

*Punkt 1* – gäller föreskrifter om de väsentliga kraven, dvs. kraven på säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet, hälsa, miljöskydd, teknisk kompatibilitet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning enligt 2 kap. 2 § första stycket. Bemyndigandet förs över från 2 kap. 25 § 3 järnvägslagen (2004:519). De väsentliga kraven preciseras i bilaga III till direktiv (EU) 2016/797. Bemyndigandet ska, utöver genomförande av bilaga III, tillämpas för att meddela föreskrifter om materiella krav som säkerställer att de väsentliga kraven efterlevs. Genom bemyndigandet kan också föreskrifter meddelas vari anges vilka väsentliga krav som är tillämpliga för visst delsystem eller del av delsystem ("relevanta" med direktivets terminologi, jfr artikel 3 p. 1).

*Punkt 2* – innebär att föreskrifter får meddelas om TSD:er, genomförandeplaner till TSD:er och undantag från tillämpning av TSD:er. Begreppet genomförandeplaner definieras i 1 kap. 10 §. Genomförandeplaner har betydelse för när och var en TSD eller del av TSD ska tillämpas. Det kan finnas behov av att i föreskrifter precisera vad som anges i en genomförandeplan. Det saknas formkrav för genomförandeplaner och de kan t.ex. ha formen av en skrivelse från myndighet som skickas till EU-kommissionen. Bemyndigandet avseende undantag från TSD:er avser i första hand möjligheter att meddela föreskrifter om de undantag från tillämpning av TSD:er som regleras i artikel 7 i direktiv (EU) 2016/797 och som behandlas i 2 kap. 10 §.

*Punkt 3* – Bemyndigandet rörande föreskrifter om konstruktion, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av järnvägssystemet förs över från 2 kap. 25 § 4 järnvägslagen. Villkoren avser samtliga förhållanden som regleras i direktivet med syfte att uppnå driftskompatibilitet inom unionens järnvägssystem, jfr artikel 1.1 i direktivet.

*Punkt 4* – Begreppet nationella regler är nytt och bemyndigandet är avsett att tillämpas för att meddela föreskrifter som genomför artikel 13 och 14 i direktivet som reglerar när och hur nationella

regler får meddelas. Det materiella innehållet i reglerna avser de väsentliga kraven och omfattas således av bemyndigandet i punkt 1 ovan. Bemyndigandet innefattar även möjligheter att föreskriva om undantag från krav på att följa nationella regler i enskilt fall och hur ett sådant förfarande ska gå till, jfr undantag från tillämpning av TSD:er i punkt 2,

*Punkt 5* – Bemyndigandet avser föreskrifter om anmälda och utsedda organ, t.ex. vad gäller de skyldigheter som åligger dessa organ enligt 2 kap.

*Punkt 6* – Bemyndigandet rörande EG-kontroll, kontrollintyg och EG-kontrollförklaring förs med redaktionell ändring över från 2 kap. 25 § 5 järnvägslagen.

*Punkt 7* – Bemyndigandet rörande EG-försäkran om driftskompatibilitetskomponenter, bedömning av överensstämmelse och lämplighet för användning och intyg om överensstämmelse förs med redaktionell ändring över från 2 kap. 25 § 6 järnvägslagen.

Bestämmelserna behandlas även i avsnitt 12.

### **3 kap. Godkännande av fasta installationer**

#### **Godkännande att ta i bruk fasta installationer**

##### *3 kap. 1 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 18.1 i direktiv (EU) 2016/797.

Av *första stycket* framgår att det för att en fast installation ska få tas i bruk krävs dels att den har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven uppfylls, dels att den har godkänts av tillsynsmyndigheten. Bestämmelsen ersätter nuvarande 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) om godkännande för ibruggtagande av delsystem. Fasta installationer definieras enligt 1 kap. 10 § järnvägstekniklagen som installationer hänförliga till något av de markbaserade delsystemen, och de markbaserade delsystemen definieras enligt samma paragraf som delsystemen ”Markbaserad trafikstyrning och signalering”, ”Energi” och ”Infrastruktur”. Dessa delsystem motsvarar i det väsentliga begreppet järnvägsinfrastruktur enligt definitionen av begreppet i 1 kap. 4 § järnvägslagen, dvs. spår-

, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning samt övriga fasta anläggningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Av *andra stycket* framgår att det är möjligt att godkänna en del av en fast installation. Det är sökanden som genom sin ansökan avgör föremålet för tillsynsmyndighetens prövning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.

### 3 kap. 2 §

Genom paragrafen genomförs artikel 18.4 i direktiv (EU) 2016/797.

I bestämmelsen anges i punkt 1–4 de krav som uppställs för att tillsynsmyndigheten ska godkänna en fast installation för att tas i bruk. Genom att uppfylla kraven i bestämmelsen ska den sökande visa att det grundläggande kravet enligt 3 kap. 1 § är uppfyllt, dvs. att den fasta installationen har utformats, byggts och installerats på ett sådant sätt att de väsentliga kraven är uppfyllda. Av *punkt 1* följer att sökanden ska visa att de delsystem som den fasta installationen består av uppfyller de krav som ställs på delsystem enligt 2 kap., vilket görs genom uppvisande av EG-kontrollförklaringar enligt 2 kap. 6 § för respektive delsystem. I artikel 18.4 hänvisas till vad som anges om EG-kontrollförklaringar i artikel 15. Av artikel 15.4 framgår att en EG-förklaring ska åtföljas av tekniskt underlag som ska sammanställas av sökanden, vilket framgår av bestämmelsen. Därutöver åligger det enligt *punkt 2* den sökande att visa att delsystemen är tekniskt kompatibla med varandra och med de delsystem de ska integreras i och att integrationen är säker, dvs. att sammanfogningen av delsystemen (både nya med varandra och nya med befintliga) uppfyller uppställda säkerhetskrav (*punkt 3*). Om den fasta installationen utgör eller innehåller ERTMS-utrustning, dvs. utrustning hänförlig till det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg, krävs avslutningsvis också (*punkt 4*) att sökanden kan uppvisa ett förhandsgodkännande från ERA i denna del. Direktivets närmare bestämmelser om förhandsgodkännandet (artikel 19) genomförs i till denna lag anslutande förordning. ERA:s hantering av förhandsgodkännandena regleras också i ERA-förordningen (EU) 2016/796.

Av artikel 18.4 framgår gentemot vilka regler och dokument tillsynsmyndigheten ska göra sin bedömning för respektive punkt.

Tillsynsmyndigheten ska också tillhandahålla en detaljerad vägledning med beskrivning och förklaring av kraven för godkännande med en förteckning av alla handlingar som krävs (artikel 18.3). Avsikten är att även dessa bestämmelser genomförs i förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.1.1 och 13.1.2.

### 3 kap. 3 §

Genom paragrafen genomförs artikel 18.6 i direktiv (EU) 2016/797. I bestämmelsen, som motsvarar 2 kap. 13 a § järnvägslagen (2004:519), regleras när det krävs ett nytt godkännande för en redan ibruktagen fast installation som moderniseras eller byggs om. Vad som utgör en modernisering eller ombyggnation av en fast installation definieras i 1 kap. 10 §.

Enligt *första stycket* krävs nytt godkännande i tre olika fall. För det första när den övergripande säkerhetsnivån för de delsystem som den fasta installationen består av kan påverkas negativt. För det andra när det framgår uttryckligt av en TSD att ett nytt godkännande erfordras efter modernisering eller ombyggnation av delsystemet den fasta installationen består av. För det tredje krävs nytt godkännande om det har gjorts ändringar för de parametrar utifrån vilka det ursprungliga godkännandet har beviljats.

Av *andra stycket* följer att det är tillsynsmyndigheten som fattar beslut om ett nytt godkännande ska krävas enligt första stycket eller inte. Sökanden ska till myndigheten ge in en beskrivning av det planerade moderniserings- eller ombyggnadsprojektet. I de fall det innefattar ERTMS-utrustning åligger det myndigheten att samråda med ERA innan beslut fattas. Direktivets närmare bestämmelser om förfarandet hos myndigheten i moderniserings- och ombyggnadsärenden genomförs i förordning. Om tillsynsmyndigheten kommer fram till att ett nytt godkännande krävs, tillämpas 3 kap. 1 och 2 §§.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.1.3.

### 3 kap. 4 §

Genom bestämmelsen ges tillsynsmyndigheten möjlighet att meddela tillfälligt godkännande om det krävs för att slutligt avgöra om ett godkännande för ibruktagande av en fast installation ska beviljas. Förutsättning för att ett tillfälligt godkännande av en fast installation ska kunna beviljas är att erforderliga krav på säkerhet är uppfyllda. Tillfälliga godkännanden får i likhet med slutliga godkännanden

förenas med de villkor om säkerhet och driftskompatibilitet som behövs enligt 3 kap. 5 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.1.4.

## Villkor

### *3 kap. 5 §*

Paragrafen motsvarar 2 kap. 14 § första stycket järnvägslagen (2004:519). Ett beslut om godkännande av en fast installation enligt 3 kap. får förenas med de villkor som behövs för att uppnå säkerhet och driftskompatibilitet i järnvägssystemet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.1.1.

## Bemyndigande

### *3 kap. 6 §*

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i anslutning till 3 kap. Bemyndigandena avser i första hand att möjliggöra genomförande av direktivet (EU) 2016/797 i de delar som inte genomförs i denna lag.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.1.1., 13.1.2, 13.1.3 och 13.1.4.

## 4 kap. Godkännande av fordon

### Godkännande att släppa ut fordon på marknaden

#### *4 kap. 1 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 21.1 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att fordon får släppas ut på marknaden först efter godkännande av tillsynsmyndigheten eller av ERA. Vilken av instanserna som är behörig att pröva och bevilja godkännanden framgår av 4 kap. 3 §. Ett godkännande prövas och gäller för ett visst område för användning, vilket utgör ett centralt begrepp



i direktivets bestämmelser om fordonsgodkännanden, jfr t.ex. artikel 21.2.

Genom bemyndigandet i *andra stycket* att ingå avtal möjliggörs för genomförande av artikel 21.8 i direktiv (EU) 2016/797, där det anges att fordonsgodkännanden ska vara giltiga utan utvidgning av området för användning för trafik till stationer belägna nära gränsen i angränsande medlemsstater. För Sveriges del kan frågan således aktualiseras i förhållande till Danmark (via Öresundsbron), Finland (via övergången i Haparanda även om spårvidden f.n. utgör ett hinder) och Norge (som medlem av EES och därmed föremål för regleringen i direktivet). En sådan ordning gäller dock först efter samråd mellan de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna. Sådant samråd får enligt artikeln genomföras i varje enskilt fall eller fastställas i ett gränsöverskridande avtal mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.2. och 13.2.3.

#### 4 kap. 2 §

Genom paragrafen genomförs delvis artikel 21.3 a–d i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar i det väsentliga 2 kap. 16 § järnvägslagen (2004:519).

I paragrafen uppställs i punkt 1–4 de krav som ställs för att ett fordonsgodkännande ska beviljas. Den sökanden ska visa upp EG-kontrollförklaringar för de delsystem som fordonet består av. Sökanden ska också visa att delsystemen är tekniskt kompatibla med varandra och att integrationen av delsystemen är säker. Avslutningsvis gäller också att sökanden ska visa att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet. Direktivets bestämmelser om vilket underlag sökanden ska bifoga ansökan samt vilka regelverk och metoder tillsynsmyndigheten ska använda sig av vid prövningen genomförs i förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.4.

#### 4 kap. 3 §

Genom paragrafen genomförs delvis artikel 21.4 och 21.8.

I bestämmelsen, som är ny, anges i *första stycket* vilken instans som är behörig att pröva ett fordonsgodkännande enligt 4 kap. 1 §. ERA är alltid behörig att pröva ett godkännande. Tillsynsmyndigheten är endast behörig att pröva godkännandet om ansökan enbart

avser järnvägsnät i Sverige. Sökanden kan i dessa fall välja vilken av instanserna som ska pröva ansökan. Ansökan ges dock alltid in via one-stop-shop vid ERA. One-stop-shop är ett informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i förordningen (EU) 2016/796.

*Andra stycket* innehåller en upplysning om att det för godkännandeförfarandet hos ERA finns bestämmelser i den s.k. ERA-förordningen (EU) 2016/796.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.2.

#### 4 kap. 4 §

Genom paragrafen genomförs artikel 21.3 tredje stycket i direktiv (EU) 2016/797.

I bestämmelsen anges att tillsynsmyndigheten får bevilja tillfälligt godkännande för att möjliggöra prov på järnvägsnätet innan slutligt godkännande kan beviljas. Möjligheten att bevilja tillfälligt godkännande inskränker sig dock till kontroll av huruvida kraven på teknisk kompatibilitet enligt 4 kap. 2 § 2 eller 4 är uppfyllda.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.5.

#### 4 kap. 5 §

Genom paragrafen genomförs artikel 21.12 i direktiv (EU) 2016/797.

I *första stycket* anges genom punkt 1–3 när redan godkända fordon som moderniseras eller byggs behöver ett nytt godkännande för att släppas ut på marknaden. Bestämmelsen avser såväl fordon som omfattas av ett godkännande för ibruktagande enligt järnvägslagen (2004:519) och äldre lagstiftning som godkännande för utsläppande på marknaden enligt denna lag. Begreppen modernisering och ombyggnation definieras i 1 kap. 10 §.

Enligt *andra stycket* åligger det den sökande vars fordon är föremål för modernisering eller ombyggnation att göra bedömningen av om ett nytt godkännande krävs enligt något av de kriterier som anges i punkt 1–3 första stycket. Om bedömningen görs att ett nytt godkännande erfordras lämnas en ansökan in via one-stop shop vid ERA till antingen tillsynsmyndigheten eller ERA i enlighet med 4 kap. 3 §. Detta skiljer sig från förfarandet vid modernisering eller ombyggnation av fasta installationer då myndigheten gör denna bedömning

efter inlämnande av underlag till prövningsmyndigheten, jfr 3 kap. 3 § andra stycket och skäl 23 till direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.6.

## Uppdaterat godkännande av fordon

### *4 kap. 6 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 21.13 första stycket i direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen innebär att det införs en ny och särskild beteckning – uppdaterat godkännande – för godkännanden av fordon som redan omfattas av ett godkännande för att släppas ut på marknaden (dvs. ett godkännande enligt denna lag) och vars område för användning ska utvidgas. Ett uppdaterat godkännande som omfattar det nya och utvidgade området för användning ska beviljas om sökanden kan visa att fordonet uppfyller de materiella krav som uppställs i 4 kap. 2 § 1–4 för det nya området. För fordon som vid lagens ikraftträdande omfattas av ett ibruktagandegodkännande enligt järnvägslagen (2004:519) eller äldre lagstiftning och vars område för användning ska utvidgas gäller i stället punkt 5 i övergångsbestämmelserna, enligt vilken det krävs ett godkännande för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap. för det nya området för användning. Det betyder att sådana fordon kan komma att omfattas av ett godkännande för ibruktagande enligt äldre regler för det ursprungliga området för användning och ett godkännande för att släppas ut på marknaden enligt bestämmelserna i denna lag för det nya området.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.7.

### *4 kap. 7 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 21.13 andra stycket i direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen innebär att det införs ett undantag från huvudregeln enligt 4 kap. 3 § att ansökningar om fordonsgodkännanden ges in via one-stop-shop vid ERA även i de fall ansökningen ställs till tillsynsmyndigheten. Om tillsynsmyndigheten har beviljat det ursprungliga godkännandet och även det nya och utvidgade området för användning som ansökan avser gäller järnvägsnät i Sverige, ges ansökan in direkt till tillsynsmyndigheten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.7.

## Typgodkännande av fordon

### 4 kap. 8 §

Genom paragrafen genomförs artikel 24.1, 24.2 och 24.7 i direktiv (EU) 2016/797.

Av *första stycket* framgår att ERA eller tillsynsmyndigheten i enlighet med den princip för behörig prövningsinstans som framgår av 4 kap. 3 § på särskild ansökan får bevilja typgodkännanden för fordon som uppfyller de materiella kraven för fordonsgodkännande enligt 4 kap. 2 § 1–4.

Enligt *andra stycket* får typgodkännande på sökandens begäran även beviljas i samband med att tillsynsmyndigheten beviljar ett godkännande för utsläppande på marknaden enligt 4 kap. 1 §, ett godkännande efter modernisering eller ombyggnation enligt 4 kap. 5 § eller ett uppdaterat godkännande enligt 4 kap. 6 §. Detsamma gäller för ERA i de fall ERA beviljar sådana godkännanden.

Enligt tredje stycket ska typgodkännanden registreras i det europeiska registret över godkända fordonstyper som regleras i artikel 48 i direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.8.

### 4 kap. 9 §

Genom paragrafen genomförs artikel 24.3 i direktiv (EU) 2016/797.

I *första stycket* regleras när det krävs ett förnyat typgodkännande. Om de TSD:er eller nationella regler som har legat till grund för ett typgodkännande ändras och det av de nya och ändrade bestämmelserna uttryckligt framgår att de ska föranleda krav på förnyelse, ska den instans som utfärdat typgodkännande (Tillsynsmyndigheten eller ERA) besluta att det behöver förnyas för att fortsatt vara giltigt. Eftersom det av de nya reglerna ska framgå huruvida en förnyelse av aktuella typgodkännanden ska krävas, inskränker sig myndighetens prövning till en bedömning av om de ändrade reglerna har relevans för ett visst typgodkännande, dvs. kan sägas ha legat till grund för typgodkännandet. De enskilda fordonsgodkännanden som har beviljats på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med

det typgodkända fordonet påverkas inte av att typgodkännandet ska förnyas, jfr. artikel 25.2.

Enligt *andra stycket* inskränker sig prövningsmyndighetens rätt att ompröva det tidigare typgodkännandet till sådana förhållanden som är av betydelse för överensstämmelse med de nya och ändrade reglerna. Någon omprövning i övriga delar får således inte krävas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.8.

#### *4 kap. 10 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 24.4 och 25.1 i direktiv (EU) 2016/797.

Av *första stycket* framgår att ett fordon eller en serie fordon som överensstämmer med en godkänd fordonstyp ska godkännas för att släppas ut på marknaden utan ytterligare kontroller om sökanden kan visa upp en korrekt upprättad försäkran om typöverensstämmelse. Det förutsätter att typgodkännandet omfattar det område för användning som ansökan om godkännande för utsläppande på marknaden avser. Om fordonet eller serien av fordon som ska godkännas för att släppas ut på marknaden avser ett område för användning som inskränker sig till järnvägsnät i Sverige är tillsynsmyndigheten vid sidan av ERA behörig pröva ansökan, jfr. 4 kap. 3 §, annars prövas ansökan av ERA.

Av *andra stycket* framgår att EU-kommissionen i en genomförandeakt fastställer hur en försäkran om typöverensstämmelse ska vara utformad för att vara giltig. För närvarande gäller förordningen (EU) nr 201/2011.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.9.

## Villkor

#### *4 kap. 11 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 21.10 d i direktiv (EU) 2016/797.

Genom bestämmelsen anges att tillsynsmyndigheten får förena fordonsgodkännanden eller typgodkännanden med de villkor som behövs ur säkerhets- och driftskompatibilitetssynpunkt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.2.11.

## Skyldigheter innan fordon används första gången

### 4 kap. 12 §

Genom paragrafen genomförs artikel 22 i direktiv (EU) 2016/797.

Enligt *första stycket* åläggs fordonsinnehavaren tillse att innan fordonet används första gången inom det område för användning som anges i godkännandet försäkra sig om att fordonet har registrerats i ett fordonsregister. Begreppet fordonsinnehavare definieras enligt 1 kap. 10 § som den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder eller har för avsikt att använda fordonet för trafik på Europeiska unionens järnvägsnät.

Av *andra stycket* framgår i vilket fordonsregister registrering ska ske. Fordonet ska registreras i det svenska fordonsregistret enligt 5 kap. 13 § om fordonets område för användning begränsar sig till svenska järnvägsnät och fordonet därmed enbart ska användas på järnvägsnät i Sverige. Om fordonets område för användning däremot omfattar flera länder inom EES eller Schweiz väljer fordonsinnehavaren ett av dessa länders fordonsregister för registrering.

Bestämmelse behandlas även i avsnitt 13.3.1.

### 4 kap. 13 §

Genom paragrafen genomförs artikel 46 i direktiv (EU) 2016/797.

Det åligger tillsynsmyndigheten att i samband med att myndigheten på fordonsinnehavarens begäran registrerar ett fordon i fordonsregistret (5 kap. 13 §), tilldela fordonet ett europeiskt fordonsnummer. Fordonsinnehavaren åläggs genom paragrafen också skyldighet att märka upp fordonet med detta nummer.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.3.1.

### 4 kap. 14 §

Genom paragrafen genomförs artikel 23 i direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen, som saknar motsvarighet i järnvägslagen (2004:519), innebär att (*punkt 1*) innan ett fordon används för trafik inom det område för användning som anges i godkännandet, ska det järnvägsföretag som ska utföra trafiken ha kontrollerat att fordonet verkligen omfattas av ett godkännande enligt denna lag och är registrerat i ett fordonsregister enligt 4 kap. 12 §. Järnvägsföretaget ska också (*punkt 2*) kontrollera att fordonet är tekniskt kompatibelt med järnvägsnätet på den rutt som ska trafikeras. Avslutningsvis ska

järnvägsföretaget kontrollera (*punkt 3*) att fordonet är vederbörligt integrerat i den aktuella tågsammansättningen med utgångspunkt från järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem samt tillämplig TSD, dvs. TSD:n Drift och trafikledning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 13.3.2.

## Bemyndigande

### *4 kap. 15 §*

Genom bemyndigandet ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter rörande de förhållanden som regleras i 4 kap. Det avser i första hand möjligheter att genomföra direktiv (EU) 2016/797 i de delar som inte genomförs i lagen. Bemyndigandet i *punkt 1* om möjligheter att meddela undantag från krav på godkännande avser transporter och fordon som bedöms kunna undantas från direktivets och lagens reglering om fordonsgodkännande. Det avser t.ex. ”passiva transporter”. Det förekommer att fordon transporteras med ett tåg genom att rulla på sina egna hjul. För fordon som är föremål för en sådan transport ska inte kräva ett godkännande för utsläppande på marknaden. I stället garanteras säkerheten för sådana transporter genom företagets säkerhetsstyrningssystem. Bemyndigandet kan även användas för att meddela föreskrifter om vad som ska gälla för museifordon, arbetsfordon och arbetsredskap som används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät.

Bemyndigandena behandlas även i avsnitt 13.

## 5 kap. Tillsyn m.m.

### Allmänna bestämmelser

#### *5 kap. 1 §*

Paragrafens *första stycke* motsvarar 8 kap. 1 § järnvägslagen. Den myndighet som regeringen enligt 1 kap. 9 § bestämmer ska vara tillsynsmyndighet ska utöva tillsyn över att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, anger att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Andra stycket får ses som ett förtydligande av att de genomförandeakter och delegerade akter som meddelats av EU-kommissionen med stöd av direktiv (EU) 2016/797 omfattas av tillsynsmyndighetens tillsyn. De direktiv som ersatts av direktiv (EU) 2016/797 är i första hand Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning), som i sin tur ersatte direktiven 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg. EU-förordningar som meddelats med stöd av dessa direktiv, t.ex. avseende TSD:er omfattas av tillsynsansvaret. Av paragrafen framgår också att tillsynsmyndigheten fullgör eventuella myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats som ansvarig för dessa uppgifter i lag eller förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.1 och i avsnitt 18.2.

#### *5 kap. 2 §*

Genom paragrafen, som motsvarar 8 kap. 2 § järnväglagen (2004:519), ges upplysning om att det för elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser om tillsyn i elsäkerhetslagen (2016:732).

#### *5 kap. 3 §*

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter vid utövande av tillsyn och myndighetens möjligheter att begära bistånd från andra myndigheter i tillsynsarbetet.

*Första till tredje stycket* motsvarar i allt väsentligt 8 kap. 3 § första till tredje stycket järnväglagen (2004:519). Skillnaden utgörs av att det enligt andra stycket inte längre finns någon skyldighet för Tullverket att lämna hjälp vid tillsynen.

*Fjärde stycket* är nytt och syftar till att tydliggöra att bestämmelserna i paragrafen även gäller vid tillsyn över efterlevnaden av de



EU-rättsakter med anknytning till lagen som anges i 5 kap. 1 § andra stycket.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.4.

## Förelägganden

### 5 kap. 4 §

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter att besluta förelägganden.

Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att besluta de förelägganden som krävs för att lagen eller föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Första stycket motsvarar i sak 8 kap. 4 § första stycket järnvägslagen (2004:519). I järnvägslagen talas dock även om meddelande av förbud. Avsikten är inte att frånta myndigheten möjligheter att besluta om förbud utan endast att ensa begreppen. Även ett förbud kan meddelas i form av ett föreläggande. Detsamma gäller sådana tillfälliga säkerhetsåtgärder som regleras i artikel 26.3 i direktiv (EU) 2016/797 (tillsyn över fordon) och artikel 17.6 första stycket och artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798 (tillsyn över fasta installationer). Enligt artikel 17.6 första stycket i direktivet får en nationell säkerhetsmyndighet som vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk när som helst vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, inklusive att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta verksamheten. Tillsynsmyndigheten kan vidta sådana åtgärder genom beslut om föreläggande. I förhållande till nuvarande reglering i järnvägslagen görs även ett tillägg för att klargöra tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta om föreläggande för att säkerställa efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

Enligt *andra stycket* får förelägganden förenas med vite. Andra stycket motsvarar 8 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen. För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.5.

## Tillsyn över markbaserade delsystem

### 5 kap. 5 §

Genom paragrafen genomförs artikel 16.2.d och del av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelsen i *första stycket*, som är ny, innebär att tillsynsmyndigheten särskilt åläggs att utöva tillsyn över de markbaserade delsystemens förenlighet med tillämpliga väsentliga krav enligt 2 kap. 2 § första stycket samt enligt föreskrifter som har meddelats för att precisera dessa krav. De markbaserade delsystemen definieras enligt 1 kap. 10 § som delsystemen ”Markbaserad trafikstyrning och signalering”, ”Energi” och ”Infrastruktur”. För delsystem som sträcker sig över gränsen till Norge, Danmark eller Finland ska tillsynen utövas i samarbete med den nationella säkerhetsmyndigheten i berört land. Respektive lands myndighet fattar dock eventuella beslut som gäller delsystemen som är belägna på den egna sidan gränsen. Bestämmelserna om överlåtelse av myndighetsutövning till annat land enligt 10 kap. regeringsformen aktualiseras därmed inte.

Genom *andra stycket* åläggs tillsynsmyndigheten att utöva tillsyn över att driftskompatibilitetskomponenter uppfyller de grundläggande kraven enligt 2 kap. 7 §, som genomför artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen begränsar sig enligt artikel 16.2 d i direktiv (EU) 2016/798 till komponenter som finns på svenskt territorium. Någon särskild bestämmelse om detta erfordras inte utan gäller enligt allmänna principer för myndigheters befogenheter. Svensk myndighet får endast bedriva verksamhet på svenskt territorium i avsaknad av reglering som anger annat.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.7.1.

### 5 kap. 6 §

Genom paragrafen genomförs del av artikel 17.7 i direktiv (EU) 2016/798.

Av bestämmelsen, som är ny, framgår att om tillsynsmyndigheten efter tillsyn enligt 5 kap. 5 § vid en samlad bedömning finner att det föreligger sådana brister i de markbaserade delsystemen, dvs. något av delsystemen ”Markbaserad trafikstyrning och signalering”, ”Energi” eller ”Infrastruktur” att kraven för att beviljas säkerhetstillstånd som infrastrukturförvaltare enligt 3 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen (2020:xx) inte längre är uppfyllda, ska säkerhetstillståndet

begränsas eller helt återkallas. I likhet med vad som allmänt gäller vid tillsynsverksamhet får inte mer ingripande åtgärder än nödvändigt vidtas från myndighetens sida för att komma till rätta med en brist. För att tillsynsmyndigheten ska använda sig av återkallelse eller begränsning av tillstånd krävs mot bakgrund härav normalt att andra och mindre ingripande åtgärder vidtagits utan tillfredställande resultat.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.7.1.

## Tillsyn över fordon

### *5 kap. 7 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.1 i direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen som riktar sig till järnvägsföretagen som använder fordonen är en nyhet i lagen. Om järnvägsföretaget upptäcker att ett fordon som det använder inte uppfyller ett eller flera föreskrivna väsentliga krav åligger det järnvägsföretaget att vidta åtgärder för att komma till rätta med bristen och se till att fordonet uppfyller kraven.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.7.2.

### *5 kap. 8 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.2 i direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen riktar sig till tillsynsmyndigheten som, om den får kännedom om att ett fordon eller fordonstyp som används på avsett sätt inte uppfyller föreskrivna väsentliga krav enligt 2 kap. 2 § första stycket, åläggs informera det järnvägsföretag som använder fordonet om bristen och kräva att järnvägsföretaget vidtar åtgärder för att säkerställa att fordonet överensstämmer med de väsentliga kraven. Tillsynsmyndighetens ansvar omfattar alla fordon som används på den svenska delen av unionens järnvägsnät, dvs. både sådana som har godkänts av tillsynsmyndigheten och sådana som har godkänts av ERA.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.7.2

*5 kap. 9 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.3 i direktiv (EU) 2016/797.

Av bestämmelsen följer att tillsynsmyndigheten, om de åtgärder som vidtas av järnvägsföretaget enligt 5 kap. 7 eller 8 § inte bedöms tillräckliga för att åtgärda bristen vad gäller överensstämmelse med föreskrivna väsentliga krav och detta innebär en allvarlig säkerhetsrisk, får besluta förläggande enligt 4 § att järnvägsföretaget ska vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder. Ett föreläggande om en tillfällig säkerhetsåtgärd kan exempelvis innebära beslut om att verksamheten omedelbart måste begränsas eller avbrytas verksamheten, jfr artikel 17.6 i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.7.2.

*5 kap. 10 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.4 i direktiv (EU) 2016/797.

Om tillsynsmyndigheten konstaterar att de tillfälliga säkerhetsåtgärder som har vidtagits enligt 5 kap. 9 § inte är tillräckliga för att komma till rätta med den allvarliga säkerhetsrisken, får tillsynsmyndigheten besluta att ändra eller återkalla godkännandet för utsläppande på marknaden eller typgodkännandet. Detta gäller dock endast godkännanden som tillsynsmyndigheten har beviljat. I de fall ERA har beviljat godkännandet beslutar ERA om huruvida godkännandet ska ändras eller återkallas. Vidare avser möjligheten att återkalla ett godkännande enbart om det har kunnat klarläggas att den aktuella bristen på överensstämmelse med de väsentliga kraven förelåg redan vid tidpunkten för godkännandet. I annat fall får tillsynsmyndigheten tillämpa andra tillsynsverktyg, som t.ex. förelägganden enligt 5 kap. 4 §, som om det bedöms erforderligt kan kombineras med vite. Om det gäller förhållanden som påverkar säkerheten skulle det också kunna röra sig om tillsynsåtgärder hänförliga till järnvägssäkerhetslagen (2020:xx).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.7.2.

*5 kap. 11 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 26.8 i direktiv (EU) 2016/797.

Bestämmelsen gäller i de fall ett typgodkännande har återkallats. Fordon som har konstruerats och byggts i enlighet med ett sådant typgodkännande, men som ännu inte har godkänts för att släppas ut på marknaden i enlighet med en försäkran om typöverensstämmelse enligt 4 kap. 10 §, ska inte beviljas ett godkännande av tillsynsmyndigheten (eller av ERA). Fordon som redan har beviljats godkännande för att släppas ut på marknaden på grundval av en försäkran om typöverensstämmelse med en fordonstyp för vilket typgodkännandet har återkallats, ska dras tillbaka från marknaden.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.7.2.

## Marknadskontroll

### *5 kap. 12 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 11.1 och 16.1 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 8 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

*Första stycket* avser driftskompatibilitetskomponenter. Om det kan antas att en sådan komponent inte uppfyller de väsentliga kraven enligt 2 kap. 2 § första stycket får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden även om komponenten är försedd med en EG-försäkran enligt 2 kap. 8 §.

*Andra stycket* avser delsystem. Om det kan antas att ett delsystem som omfattas av en EG-kontrollförklaring enligt 2 kap. 6 § inte uppfyller de krav som uppställs för delsystem enligt 2 kap. 2 § får tillsynsmyndigheten begära att kompletterande kontroller av delsystemet genomförs. Enligt 2 kap. 2 § ska delsystem uppfylla tillämpliga väsentliga krav samt överensstämma med tillämpliga TSD:er och nationella regler.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.11.

## Register

### *5 kap. 13 §*

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 47 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 8 kap. 8 a § järnvägslagen (2004:519).

Enligt *första stycket* åläggs tillsynsmyndigheten att för svenskt vidkommande föra ett nationellt fordonsregister enligt artikel 47 i direktivet.

Enligt *andra stycket* åläggs fordonsinnehavare att lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att föra och uppdatera registret. Begreppet fordonsinnehavare definieras i 1 kap. 10 §.

Genom *tredje stycket* ska säkerställas att de myndigheter som enligt artikel 47.1 c ska ges tillgång till information ur registret kan få det. I Sverige omfattas registret av offentlighetsprincipen, vilket betyder att envar har rätt att få ut uppgifter ur registret om uppgifterna inte omfattas av sekretess. Skyldighet för tillsynsmyndigheten att lämna ut uppgifter ur registret enligt offentlighetsprincipen har dock inte ansetts omfatta utlämnande till utländska myndigheter, varför en särskild bestämmelse införts. De i bestämmelsen uppräknade myndigheterna ska också ha rätt att få tillgång till uppgifter som omfattas av sekretess, jfr prop. 2010/11:160 s. 91.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.12.1.

### *5 kap. 14 §*

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519).

Av *första stycket* framgår att regeringen utser den myndighet som ska föra ett nationellt infrastrukturregister enligt artikel 49.

Enligt *andra stycket* åläggs infrastrukturförvaltare att till den myndighet som regeringen enligt första stycket bestämmer ska föra registret lämna de uppgifter som behövs för att föra och uppdatera registret.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.12.2.

## Tillsynsmyndighetens uppgift som anmälände myndighet för utsedda organ

### 5 kap. 15 §

Genom paragrafen genomförs del av artikel 27.1 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen är ny. Enligt artikeln ska medlemsstaterna utnämna myndigheter med ansvar för att inrätta och genomföra de förfaranden som krävs för bedömning, anmälan och kontroll av organ för bedömning av överensstämmelse. Det förekommer två olika typer av organ för bedömning av överensstämmelse, dels anmälda organ som utför tredjepartskontroll i förhållande till TSD:er, dels utsedda organ som utför tredjepartskontroll i förhållande till nationella regler. Av 2 kap. 4 § följer att de anmälda organen regleras enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Här aktuell bestämmelse gäller således enbart utsedda organ. Tillsynsmyndigheten åläggs genom paragrafen att i förhållande till utsedda organ sköta uppgiften som anmälände myndighet, dvs. ansvara för bedömning och kontroll av sådana organ. Trots att den ansvariga myndigheten enligt direktivet kallas ”anmälände myndighet” även i förhållande till utsedda organ, aktualiseras inte någon anmälan när det gäller utsedda organ. I stället åläggs den anmälände myndigheten att underrätta EU-kommissionen och berörda stater om vilka organ som utses (5 kap. 16 § andra stycket).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.2.

### 5 kap. 16 §

Genom paragrafen genomförs del av artikel 27.2. i direktiv (EU) 2016/797.

Enligt *första stycket* åläggs tillsynsmyndigheten att sköta förfarandet för att utse utsedda organ. Det betyder att myndigheten utifrån de kriterier som uppställs för att bli utsett organ enligt artikel 30–32 och 45 i direktivet ska pröva ansökningar om att bli utsett organ. I bestämmelsen har en sammanfattande beskrivning gjorts av vilka förhållanden myndigheten utifrån dessa artiklar ska pröva. De närmare bestämmelserna från direktivet kommer genomföras i förordning.

Enligt *andra stycket* åläggs tillsynsmyndigheten att i egenskap av anmälände myndighet i förhållande till utsedda organ informera EU-

kommissionen och övriga stater inom EES och Schweiz om vilka organ som utsetts (jfr artikel 27.2 sista meningen).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.2.

*5 kap. 17 §*

Genom paragrafen genomförs del av artikel 36.3 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 18 och 19 §§ lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Enligt *första stycket* åläggs tillsynsmyndigheten att även efter det att myndigheten har utsett ett organ fortsätta att bedriva kontroll och tillsyn över detta för att säkerställa att kraven som uppställs för att vara utsett organ även fortsatt efterlevs.

I *andra stycket* anges vilka befogenheter tillsynsmyndigheten i egenskap av anmälande myndighet har för att utöva tillsyn enligt första stycket.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.2.

*5 kap. 18 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 39 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 10 § lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Enligt *första stycket* får tillsynsmyndigheten besluta att begränsa eller återkalla ett beslut om att utse ett utsett organ enligt 5 kap. 16 § om det utsedda organet inte längre uppfyller de krav som ställs för att bli utsett organ i den bestämmelsen. Detsamma gäller om det utsedda organet allvarligt åsidosatt de skyldigheter som åligger ett utsett organ. Bestämmelsen ger tillsynsmyndigheten möjlighet att tillfälligt eller helt, begränsa eller återkalla sitt beslut. Ett sådant beslut gäller enligt 7 kap. 6 § omedelbart, om annat inte anges i beslutet.

Enligt *andra stycket* åläggs tillsynsmyndigheten att på motsvarande vis som gäller enligt 5 kap. 16 § andra stycket att informera EU-kommissionen och övriga stater inom EES och Schweiz om beslut om att utse ett utsett organ, även informera dessa instanser och stater när ett sådant beslut begränsas eller återkallas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.2.



## Anmälda och utsedda organs skyldigheter och befogenheter

### *5 kap. 19 §*

Genom paragrafen genomförs del av bilaga IV punkt 2.5.2 till direktiv (EU) 2016/797. Även om dessa regler i första hand riktar sig till anmälda organ framgår av artikel 45.2, 41 och bilaga IV att motsvarande skyldigheter även ska åligga utsedda organ.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.3.

### *5 kap. 20 §*

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 41.3–5 och 45.2 i direktiv (EU) 2016/797.

Som framgår av 5 kap 19 § ska anmälda och utsedda organ (bedömningsorgan) utföra kontinuerliga kontroller hos den sökande som anlitat deras tjänster. Om bedömningsorganet under en sådan kontroll eller på annat sätt får kännedom om att den sökande inte följer kraven i tillämpliga TSD:er eller nationella regler ska, organet begära att den sökande vidtar korrigerande åtgärder. Innan sådana korrigerande åtgärder vidtagits i förhållande till de regler bedömningsorganet anlitas för att kontrollera överensstämmelse i förhållande till, ska inte ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § utfärdas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.3.

### *5 kap. 21 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 41.4–5 och 45.2 i direktiv (EU) 2016/797.

Genom bestämmelsen regleras vad som gäller när ett anmält eller utsett organ först efter det att ett kontrollintyg enligt 2 kap. 5 § har utfärdats upptäcker att en produkt inte längre uppfyller TSD:er eller nationella regler. Det anmälda eller utsedda organet ska då i första hand uppmana tillverkaren att vidtar lämpliga korrigerande åtgärder och, först om detta visar sig otillräckligt, tillfälligt dra tillbaka eller återkalla kontrollintyget.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.3.

### *5 kap. 22 §*

Genom paragrafen genomförs del av bilaga IV punkt 2.5.1 till direktiv (EU) 2016/797.

I bestämmelsen anges vilka befogenheter anmälda och utsedda organ har i förhållande till den som anlitat dem att utföra bedömning av överensstämmelse enligt 2 kap. 4 §. Bedömningsorganet ska få tillträde till alla platser, materiel och fordon som bedömningsorganet behöver för att utföra sitt uppdrag (punkt 1) samt även få granska alla handlingar och dokument som man behöver (punkt 2). Bestämmelsen kommer att kompletteras och preciseras ytterligare på lägre föreskriftsnivå för att fullt ut genomföra bilaga IV punkt 2.5.1.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.3.

#### *5 kap. 23 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 30.5 i direktiv (EU) 2016/797. Bestämmelsen motsvarar 22 § lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (jfr även 6 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519)).

Genom bestämmelsen i *första stycket* åläggs personal vid ett anmält eller utsett organ att inte röja uppgifter man genom sin anställning eller uppdrag fått del av och som rör en uppdragsgivares affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. Tystnadsplikten gäller dock inte i förhållande till tillsynsmyndigheten eller andra behöriga myndigheter eller organ. Det skulle exempelvis kunna vara Statens haverikommission, ERA eller en nationell säkerhetsmyndighet i annat land inom EES eller i Schweiz. Det kan också handla om att det i enskilt fall är lämpligt att två eller flera bedömningsorgan (anmält eller utsett organ) samarbetar i det fall deras kontrolluppdrag är av betydelse för varandra, t.ex. rör samma eller angränsande delsystem. Förbudet mot att röja uppgifter gäller enbart ”obehörigt” röjande av uppgift. En sökande kan alltid medge att det organ som denne anlitat för vidare uppgifter.

Genom *andra stycket* ges upplysning om för uppgifter som finns inom det allmännas verksamhet tillämpas i stället offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 12.3.3.

## Bemyndigande

### 5 kap. 24 §

Paragrafen innehåller föreskriftsbemyndiganden i anslutning till 5 kap. Genom bestämmelsen möjliggörs i första hand för genomförande på förordnings- och myndighetsföreskriftsnivå av direktiv (EU) 2016/797 i de delar som inte genomförs i denna lag.

Bemyndigandena behandlas även i avsnitt 12.3.2, 18.7.2, 18.10.1, 18.11, 18.12.1, 18.12.2 och 18.12.3.

### 5 kap. 25 §

Paragrafen motsvarar till viss del 8 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519). Bemyndigandet har dock kompletterats genom att det även avser avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.15.

## 6 kap. Sanktionsavgift

### Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

#### 6 kap. 1 §

Paragrafen innehåller grundläggande bestämmelser om vem som kan bli föremål för sanktionsavgift och under vilka förutsättningar sådan kan tas ut. Bestämmelsen ersätter nuvarande straffbestämmelse i 10 kap. 1 § 4 järnvägslagen (2004:519).

Av *punkt 1* framgår att en sanktionsavgift får tas ut av den som i sin verksamhet använder en fast installation som omfattas av lagens bestämmelser men inte har godkänts enligt 3 kap. I 3 kap. regleras godkännande för ibruktagande (1 §), godkännande för ibruktagande efter modernisering eller ombyggnation (3 §) och tillfälligt godkännande (4 §). Enligt övergångsbestämmelserna till järnvägs- tekniklagen punkt 3 gäller fortsatt godkännanden som beslutats före järnvägstekniklagens ikraftträdande rörande markbaserade delsystem eller andra järnvägsanläggningar. För den som innehar ett sådant godkännande enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) eller

enligt äldre lagstiftning kan således en sanktionsavgift enligt denna punkt inte komma i fråga. Enligt övergångsbestämmelserna till järnvägstekniklagen (punkt 8) anges vidare att sanktionsavgift endast kan komma i fråga för överträdelser som har ägt rum efter lagens ikraftträdande.

Av *punkt 2* framgår att sanktionsavgift får tas ut av den som i sin verksamhet använder fordon som omfattas av lagens bestämmelser men saknar godkännande för att släppas ut på marknaden enligt 4 kap. Med detta menas att fordonet saknar godkännande för utsläppande på marknaden för aktuellt område för användning. Den som använder ett fordon som visserligen omfattas av ett godkännande för utsläppande på marknaden, men inte för aktuellt område för användning saknar godkännande enligt denna bestämmelse. På motsvarande sätt som gäller för fasta installationer enligt punkt 1 ovan räknas som tillstånd för utsläppande på marknaden samtliga de tillstånd som regleras i 4 kap., dvs. godkännande för utsläppande på marknaden (1 § första stycket), godkännande efter överenskommelse mellan tillsynsmyndigheten och nationell säkerhetsmyndighet i grannland (1 § andra stycket), godkännande av ERA (jfr 1 § första stycket och 3 §), tillfälligt godkännande (4 §), godkännande efter modernisering eller ombyggnation (5 §), uppdaterat godkännande efter utvidgning av fordons område för användning (6 §) eller ett godkännande efter uppvisande av ett intyg om typöverensstämmelse (10 §). På motsvarande sätt som gäller för fasta installationer kan inte heller här komma på fråga att döma ut sanktionsavgift för den som omfattas av övergångsbestämmelser som innebär att ett fordonsgodkännande fortsatt är giltigt. Endast överträdelser som inträffat efter denna lags ikraftträdande kan komma i fråga för sanktionsavgift (punkt 8 i övergångsbestämmelserna). Sanktionsavgift får tas ut även om överträdelserna inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet och det är således fråga om ett strikt ansvar. Detta faktum har ansetts äga allmän giltighet och behöver inte särskilt upplysas om i lagen (jfr prop. 2017/18:205 s. 70 och Lagrådets yttrande över Ny lag om kontroll av ekologisk produktion från 2012-11-28).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

### 6 kap. 2 §

I paragrafen anges att tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts underrättelse om att tillsynsmyndigheten överväger att besluta om en sådan avgift senast inom fem år från det att den aktuella överträdelsen enligt 6 kap. 1 § har ägt rum.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

### 6 kap. 3 §

Paragrafen innehåller ett förbud mot att ta ut sanktionsavgift i fall då andra åtgärder redan har vidtagits mot samma överträdelse. Bestämmelsen syftar till att förhindra att någon prövas två gånger för samma överträdelse. Hinder mot beslut om sanktionsavgift gäller i de fall det för överträdelsen finns ett vitesföreläggande enligt denna lag eller enligt en annan författning och en domstolsprocess har inletts om utdömmande av vitet. Hinder mot sanktionsavgift gäller också i fråga om en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion redan har ådömts enligt annan författning eller ett straffrättsligt förfarande inletts genom att åtal väckts, ett strafföreläggande utfärdats eller åklagaren har fattat beslut om åtalsunderlåtelse.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

## Belopp

### 6 kap. 4 §

Paragrafen behandlar hur beloppsbestämningen ska göras när bedömningen väl gjorts att en sanktionsavgift ska tas ut.

I *första stycket* anges att beloppsbestämningen vid uttag av sanktionsavgift ska ske med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. I bestämmelsen anges ett antal bedömningsgrunder för beloppsbestämningen. Redan av paragrafens formulering framgår att bland de objektiva bedömningsgrunderna återfinns överträdelsens art och omfattning. I detta ligger även sådana faktorer som hur stora skadeverkningar eller risk för sådana som överträdelsen kunnat medföra. Vad avser övriga omständigheter kan på den objektiva sidan beaktas bl.a. om det varit

fråga om upprepade överträdelser. Bland de subjektiva omständigheterna kan beaktas om överträdelsen fortgått trots att den (sedermera) avgiftsskyldige uppmärksammats på denna.

I paragrafens *andra stycke* bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas. Avsikten är att regeringen genom att utnyttja bemyndigandet ska kunna ange ett beloppsintervall inom vars ramar lagens bedömningsgrunder kan beaktas och anpassas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

## Befrielse från sanktionsavgift

### *6 kap. 5 §*

Paragrafen behandlar möjligheten till befrielse från sanktionsavgift samt anger närmare förutsättningar för detta.

I *första stycket* anges att den som avses i 6 kap. 1 §, dvs. den som vid en prövning skulle kunna hållas ansvarig för överträdelsen, helt eller delvis ska befrias från sanktionsavgift om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift. Befrielsegrunderna får bedömas med utgångspunkt från omständigheterna i det enskilda fallet. Befrielse kan t.ex. övervägas när fråga är om rena engångsföreteelser som inte ger intryck av att vara särskilt förslagna eller kvalificerade och som inte har fått några uppenbara eller i vart fall inte avsevärda negativa konsekvenser. I detta sammanhang ska vidare tillses att sanktionsavgiften blir proportionell med beaktande av överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig vara befrielsegrundande, men inom ramen för befrielsegrunderna måste kunna beaktas även subjektiva omständigheter som sjukdom och oerfarenhet. På så sätt kan subjektiva omständigheter såsom ursäktlig okunnighet eller missuppfattning om reglerna ändå komma att beaktas inom ramen för befrielse.

I *andra stycket* tydliggörs att möjligheten till befrielse ska beaktas även om det inte har framställts något yrkande om detta.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.3.

## Beslut om sanktionsavgift

### 6 kap. 6 §

Paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter att avgörande om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

I paragrafens *första stycke* anges att sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

Om sanktionsavgift inte betalas inom den angivna tiden ska enligt *andra stycket* även dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift tas ut.

I *tredje stycket* fastslås att en sanktionsavgift som inte betalats inom den tid som anges i första stycket, jämte dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket, ska lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och indrivningsförfordningen (1993:1229), samt får verkställas enligt utsökningbalken.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

### 6 kap. 7 §

Paragrafen stadgar att en sanktionsavgift som påförts enligt denna lag ska tillfalla staten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

### 6 kap. 8 §

Paragrafen stadgar att en påförd sanktionsavgift ska bortfalla i den utsträckning verkställighet inte har ägt rum inom fem år från det att beslutet om sanktionsavgift vunnit laga kraft.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

## 7 kap. Omprövning och överklagande

### Omprövning

#### 7 kap. 1 §

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 18.7, 21.11 och 26.4 i direktiv (EU) 2016/797.

Enligt *första stycket* ska tillsynsmyndigheten ompröva sitt beslut att inte bevilja ett godkännande av en fast installation enligt 3 kap. eller ett fordonsgodkännande eller typgodkännande enligt 4 kap. om den sökande begär det. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om godkännande avslagits helt och hållet, som situationer där en ansökan om godkännande inte har vunnit fullt bifall t.ex. vad gäller det önskade området för användning eller andra villkor. Rätten att få ett beslut omprövat av samma instans gäller även i de fall tillsynsmyndigheten har ändrat eller återkallat ett beslut om fordonsgodkännande eller fordonstypgodkännande enligt 5 kap. 10 §. En sökande som har fått ett avslagsbeslut kan välja om denne vill begära en omprövning eller direkt överklaga beslutet till högre instans.

Enligt *andra stycket* ska en begäran om omprövning ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.1.

#### 7 kap. 2 §

Genom paragrafen genomförs delar av artikel 18.7, 21.11 och 26.4 i direktiv (EU) 2016/797.

Enligt *första stycket* har tillsynsmyndigheten efter mottagandet av en begäran om omprövning av ett godkännandebeslut två månader på sig att antingen fastställa sitt tidigare beslut eller att ändra detta.

För omprövning av beslut om ändring eller återkallelse av ett beslut om fordonsgodkännande eller typgodkännande enligt 5 kap. 10 § gäller dock enligt *andra stycket* att tillsynsmyndigheten så snart begäran om omprövning kommer in till myndigheten ska tillfälligt upphäva beslutet som begäran om omprövning avser, vilket torde motsvara ett beslut om inhibition. Tillsynsmyndigheten har därefter en månad på sig från det att begäran kom in till myndigheten att antingen fatta beslut om att bekräfta sitt tidigare beslut eller att upphäva detta.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.1.

#### 7 kap. 3 §

Paragrafen upplyser om att bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordningen (EU) 2016/796.



Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.1.

## Överklagande

### *7 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519). Genom paragrafen genomförs del av artikel 18.7, 21.11 andra stycket 26.3 och 26.5 i direktiv (EU) 2016/797, som i delar hänvisar till artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. Det förtydligas att möjligheten att överklaga även ska gälla för beslut som har meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Direktivets bestämmelser om inom vilken tid överklagande ska ske genomförs i förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.3.1.

### *7 kap. 5 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) med viss språklig justering. Det förtydligas att även beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/797 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet. Vidare görs ett tillägg på grund av införandet av bestämmelser om sanktionsavgifter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.4.

### *7 kap. 6 §*

Paragrafen upplyser om att bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.3.1.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser behandlas i avsnitt 21.3.

## 25.3 Förslaget till järnvägssäkerhetslag

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Syfte

##### *1 kap. 1 §*

I paragrafen anges lagens syfte så som det framgår av artikel 1 i direktiv (EU) 2016/798 och skälen (19) till detsamma. Enligt artikel 1 anges i direktivet bestämmelser för att säkerställa att säkerheten inom unionens järnvägssystem utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas genom ett antal särskilt angivna åtgärder. Av skäl 19 framgår bl.a. att syftet med direktivet är att upprätthålla och där så är möjligt stärka säkerheten för unionens järnvägssystem. I artikel 4.1 a i direktivet anges att medlemsstaterna, i syfte att utveckla och förbättra järnvägssäkerheten, ska säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras. En sammanfattande beskrivning av det sagda anges i paragrafen som genomför delar av artikel 1 och artikel 4.1 a.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 4.3.3.

#### Innehåll

##### *1 kap. 2 §*

I paragrafen anges lagens innehåll. Inom lagens tillämpningsområde faller frågor som härrör från direktiv (EU) 2016/798.

#### Tillämpningsområde

##### *1 kap. 3 §*

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde vara den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som detta definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797. Unionens järnvägssystem definieras i artikel 3.1 i direktiv (EU) 2016/798 som ”unionens järnvägssystem enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797”. Genom

paragrafen genomförs delar av artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/798 enligt vilken direktivet ska tillämpas på medlemsstaternas järnvägssystem och artikel 3.1 i direktivet. Lagen har i grunden samma tillämpningsområde som järnvägstekniklagen. (Undantagen formuleras dock något olika i de båda lagarna, jfr 1 kap. 4 § båda lagarna). Lagen reglerar främst den verksamhet som bedrivs inom den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1.

## Undantag

### *1 kap. 4 §*

I paragrafen anges undantag från lagens tillämpningsområde.

Enligt *första stycket* undantas i *första punkten* tunnelbana och spårväg. Ett motsvarande undantag finns i 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen. Paragrafen genomför artikel 2.2 a–b i direktiv (EU) 2016/798.

Genom *andra punkten* undantas järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem enligt 3 § och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Paragrafen genomför artikel 2.2 c i direktiv (EU) 2016/798, med viss språklig justering. Kravet på åtskildhet bör gälla i förhållande till den svenska delen av unionens järnvägssystem. Vidare bör i stället för företaget som enbart använder sådana nät anges fordon som enbart används på sådana nät.

Genom *tredje punkten* undantas privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren använder för godstrafik eller för icke-kommersiell persontrafik samt fordon som enbart används på sådana järnvägsnät. Paragrafen genomför artikel 2.3 a i direktiv (EU) 2016/798. Undantaget gäller i första hand nät som brukar omnämnas industrispår. Undantaget omfattar enbart fordon som endast rör sig inne på sådana järnvägsnät. Så snart ett fordon även används på nät som ingår i den svenska delen av unionens järnvägssystem, ska lagen tillämpas. Undantaget ska även omfatta privatägda järnvägsnät som används för icke-kommersiell persontrafik. Det är i dag svårt att se vad detta skulle kunna röra sig om för trafik, men det skulle t.ex. kunna röra sig om avgiftsfri trafik av passagerare inom en hamn eller

arbetare som använder tåg för att ta sig till olika platser inom ett industri- eller hamnområde.

Genom *fjärde punkten* undantas järnvägsnät som är avsedda att uteslutande användas för lokala, historiska eller turiständamål samt fordon som enbart används på sådana nät. Paragrafen genomför artikel 2.3 b i direktiv (EU) 2016/798. Inom lagens tillämpningsområde faller således fordon som används för lokala, historiska eller turiständamål (museifordon) som används på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät. Undantaget skiljer sig från motsvarande undantag i järnvägstekniklagen (1 kap. 4 §) enligt vilken sådana fordon undantas den lagens tillämpning. Regleringen överensstämmer dock i sak med nuvarande bestämmelser i järnvägslagen (2004:519). Hur undantaget i övrigt ska tolkas och därmed vilka nät och fordon som ska undantas från lagens krav bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få möjlighet att närmare precisera i föreskrifter i anslutning till järnvägstekniklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.

#### *1 kap. 5 §*

Paragrafens *första stycke* upplyser om att bestämmelser om tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Motsvarande bestämmelse finns i 1 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen.

*Andra stycket* upplyser om att bestämmelser om järnvägssystem som inte omfattas av denna lag finns i lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.

## **Tillsynsmyndighet**

#### *1 kap. 6 §*

I paragrafens *första stycke*, som delvis motsvarar 1 kap. 3 § järnvägslagen, anges att regeringen utser den myndighet (tillsynsmyndighet) som ska pröva ansökningar om tillstånd enligt 3 kap. samt utöva tillsyn enligt denna lag, föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen. Det förtydligas att tillsynsmyndigheten även utövar tillsyn enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter. I de fall tillsynsmyndigheten bedriver tillsyn enbart med stöd av sådana direkt

tillämpliga EU-rättsakter, behöver det klart framgå av den aktuella EU-rättsakten eller till denna anslutande reglering att det är tillsynsmyndighetens uppgift att bedriva tillsyn avseende vissa utpekade aktörer.

I *andra stycket* anges att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet. Härigenom genomförs delar av artikel 16.1 i direktiv (EU) 2016/798 vad avser att varje medlemsstat ska inrätta en nationell säkerhetsmyndighet. I artikel 3.7 i direktivet finns en definition av vad som avses med nationell säkerhetsmyndighet. Att tillsynsmyndigheten fullgör uppgiften som nationell säkerhetsmyndighet innebär inte någon förändring i sak mot vad som gäller sedan tidigare. Kravet på att inrätta en nationell säkerhetsmyndighet infördes redan genom direktiv 2004/49/EG.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.

## Ord och uttryck

### *1 kap. 7 §*

I paragrafen anges vad som i lagen och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen avses med vissa ord och uttryck.

Med *EES* avses det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Med *fordon* avses järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som är lämpligt för trafikering av järnvägsnät. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen, men bestämmelsen har omformulerats något med beaktande av definitionen av fordon i direktiv (EU) 2016/797 och i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen genomför artikel 3.21 i direktiv (EU) 2016/798. I lagen används konsekvent ”fordon” i stället för ”järnvägsfordon”.

Med *infrastrukturförvaltare* avses den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Med *järnvägsföretag* avses den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. I järnvägslagen definieras järnvägsföretag som ”den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägs-

trafik”. Definitionen av järnvägsföretag behöver anpassas till definitionen i direktiv (EU) 2016/798. Paragrafen genomför artikel 3.3 i direktiv (EU) 2016/798. Det är alltså tillräckligt att enbart tillhandahålla dragkraft för att anses som järnvägsföretag i lagens mening.

Med *järnvägsinfrastruktur* avses spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Med *nationella regler* avses föreskrifter om säkerhetsmässiga eller tekniska krav på järnvägsområdet som har antagits i enlighet med av regeringen i enlighet med direktiv (EU) 2016/798 särskilt föreskrivet förfarande. Paragrafen genomför artikel 3.8 i direktiv (EU) 2016/798.

Med *omfattning av verksamhet* avses omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn. Paragrafen genomför artikel 3.32 i direktiv (EU) 2016/798.

Med *område för verksamhet* avses ett eller flera järnvägsnät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik. Paragrafen genomför artikel 3.33 i direktiv (EU) 2016/798.

Med *one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå* avses det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796.

Med *säkerhetskritiska arbetsuppgifter* avses arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten. Även om uttrycket är nytt handlar det om samma personal som avses med begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten”, som används exempelvis i 2 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen. Det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag själva som avgör vilken personal som hamnar i denna kategori.

Med *TSD* avses en i enlighet med direktiv (EU) 2016/797, eller tidigare direktiv som ersatts av detta, antagen teknisk specifikation för driftskompatibilitet. Paragrafen genomför artikel 3.4 i direktiv (EU) 2016/798.

Med *typ av verksamhet* avses indelning av verksamhet i persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster. Paragrafen genomför artikel 3.31 i direktiv (EU)

2016/798. Det begrepp som används i artikel 3.31, ”verksamhetstyp”, har bytts ut mot ”typ av verksamhet” för att bättre fungera ihop med uttrycken ”omfattning av verksamhet” och ”område för verksamhet”.

Med *underhållsansvarig enhet* avses den enhet som har ansvaret för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i det register över fordon som avses i järnvägstekniklagen. Paragrafen genomför artikel 3.20 i direktiv (EU) 2016/798 där begreppet ”enhet som ansvarar för underhåll” används. En motsvarande definition av underhållsansvarig enhet finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen. Bestämmelsen har omformulerats något i förhållande till järnvägslagen eftersom ”fordon” i stället för ”järnvägsfordon” används i järnvägssäkerhetslagen. Dessutom ska hänvisning numera ske till det register över fordon som avses i järnvägstekniklagen, inte i järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.3.1 och avsnitt 8.3.2.

## 2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

### Gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer

#### 2 kap. 1 §

I paragrafen, som är ny, upplyses om de gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer som är centrala begrepp för att förstå vad som avses med järnvägssäkerhet inom Europeiska unionens järnvägssystem.

I *första stycket*, som genomför artikel 3.5 och delar av artikel 7.1 i direktiv (EU) 2016/798, anges att det finns gemensamma säkerhetsmål.

I *andra stycket*, som genomför artikel 3.6 och delar av artikel 6.1 i direktiv (EU) 2016/798, anges att det finns gemensamma säkerhetsmetoder. Enligt gemensamma säkerhetsmetoder kan det krävas att ett oberoende bedömningsorgan gör en bedömning av säkerhetsnivåer, uppnående av säkerhetsmål och uppfyllande av andra säkerhetskrav. Organ för bedömning av överensstämmelse definieras i artikel 3.17 i direktivet.

I *tredje stycket*, som genomför artikel 5 i direktiv (EU) 2016/798, anges att det finns gemensamma säkerhetsindikatorer. Dessa framgår av bilaga I till direktiv (EU) 2016/798. När de nationella säkerhetsmyndigheterna varje år lämnar en rapport om sin verksamhet till byrån ska de redogöra för utvecklingen av järnvägssäkerheten och därvid bl.a. göra en sammanställning av de gemensamma säkerhetsindikatorerna.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.1.

## Säkerhetsansvar

### 2 kap. 2 §

I paragrafen, som är ny, förtydligas att det fulla ansvaret för säkerheten i järnvägssystemet ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 4.1 d och artikel 4.1 e i direktiv (EU) 2016/798. Det är den säkra driften av järnvägssystemet (eng. ”safe operation of the Union rail system”) som avses. Vad detta ansvar faktiskt innebär får rättstillämpningen utvisa.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.2.

## Krav på säkerhetsstyrningssystem

### 2 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar i *första stycket* nuvarande 2 kap. 5 § järnvägslagen när det gäller kravet på att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Syftet är att kunna trygga en ”säker verksamhet”. Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten. I paragrafen anges att säkerhetsstyrningssystemet ska utgöras av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. I begreppet förfaranden ingår t.ex. förfaranden för att genomföra riskkontrollåtgärder. Vidare ställs ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet eftersom systemet behöver kunna identifieras. Genom paragrafen genomförs artikel 3.9, artikel 4.1 d iii) och delar av artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/798.



I *andra stycket*, som är nytt, anges vad som ska uppnås genom säkerhetsstyrningssystemet. Genom paragrafen genomförs artikel 9.1 i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.3.

#### 2 kap. 4 §

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 4.3 b, artikel 9.3 sista stycket och delar av artikel 9.4 i direktiv (EU) 2016/798. Med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som verksamheten ger upphov till tryggas. Det är inte endast hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagets egen verksamhet ger upphov till som ska tryggas. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet. Hur långt skyldigheten att beakta risker i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer sträcker sig, är inte någonting som närmare kan beskrivas här utan det får i det enskilda fallet avgöras av vilka risker och vilka aktörer som det handlar om.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.3.

#### 2 kap. 5 §

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/798.

*Första stycket* handlar om ansvarsfördelning, ledningens kontroll, personalens roll, kontinuerlig förbättring och mänskliga faktorer. Bestämmelsen fångar krav som är centrala för att verksamheten ska fungera på ett säkert sätt.

*Andra stycket* handlar om god säkerhetskultur, någonting som också är centralt för en säker verksamhet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.3.

#### 2 kap. 6 §

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 9.4 första meningen i direktiv (EU) 2016/798. I säkerhetsstyrningssystemets natur ligger att det verkligen fungerar i och utvecklas jämsides med den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Ett säkerhetsstyrningssystem som inte är anpassat till verksamheten uppfyller inte direktivets och järnvägssäkerhetslagens krav. Med ”typ av verksamhet” avses indelning av verksamhet i persontrafik,

inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster; med ”omfattning av verksamhet” avses omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym, samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn; med ”område för verksamhet” avses ett eller flera järnvägsnät i en eller flera medlemsstater där ett järnvägsföretag avser att bedriva trafik. När det handlar om ”andra relevanta förhållanden”, är det inte någonting som går att definiera närmare här. Olika förhållanden tillmäts olika vikt beroende på vilken infrastrukturförvaltare eller vilket järnvägsföretag det är fråga om.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.3.

### Krav på riskkontrollåtgärder

#### *2 kap. 7 §*

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 4.1 d i) och artikel 4.3 a i direktiv (EU) 2016/798. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoder som avses i artikel 6.1 a i direktivet; i dag kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009. Någon definition av begreppet riskkontrollåtgärder föreslås inte eftersom det inte är osannolikt att begreppet framöver kommer att definieras inom EU-rätten. I dagsläget skulle begreppet kunna sägas motsvara ”åtgärder för riskhantering”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.4.

#### *2 kap. 8 §*

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 4.3 c, delar av artikel 4.3 d och artikel 4.4 a i direktiv (EU) 2016/798 som handlar om riskkontrollåtgärder. Någon definition av begreppet föreslås inte eftersom det inte är osannolikt att begreppet framöver kommer att definieras inom EU-rätten. I dagsläget skulle begreppet kunna sägas motsvara ”åtgärder för riskhantering”.

I direktiv (EU) 2016/798 är kravet på att genomföra riskkontrollåtgärder inte begränsat till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Alla aktörer med potentiell inverkan på säker drift av Europeiska unionens järnvägssystem (dvs. underhållsansvariga enheter, tillverkare, underhållsleverantörer, fordonsinnehavare, tjänsteleverantörer, upphandlande enheter, transportörer, avsändare, mottagare, lastare, lossare, fyllare och tömmare m.fl.) ska genomföra nödvändiga riskkontrollåtgärder, där det är lämpligt i samarbete med andra aktörer (artikel 4.4 a). Eftersom det är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet och innehar tillstånd för sin verksamhet är det gentemot dessa det direkta kravet på riskkontrollåtgärder bör ställas. De ska i sin tur säkerställa att de aktörer som de anlitar genomför riskkontrollåtgärder. Riskkontrollåtgärderna ska vidtas i enlighet med de gemensamma säkerhetsmetoderna för övervakning. Vidare ska de anlidade aktörerna genomföra de nödvändiga riskkontrollåtgärderna i samarbete med andra aktörer. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska alltså förvissa sig om att de aktörer som de anlitar också genomför nödvändiga riskkontrollåtgärder. Detta ställer naturligtvis krav på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag när de ingår avtal med andra aktörer. I de fall det är lämpligt ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, i avtal med dessa anlidade aktörer, uppställa krav på genomförande av nödvändiga riskkontrollåtgärder.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.4.

### *2 kap. 9 §*

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 4.5 a och 4.5 b första meningen i direktiv (EU) 2016/798. I direktivet är kravet på att genomföra korrigerande åtgärder m.m. inte begränsat till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. I likhet med vad som gäller riskkontrollåtgärder, ställs dock kraven i järnvägssäkerhetslagen på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. De ska i sin tur säkerställa att de aktörer som de anlitar också vidtar korrigerande åtgärder och rapporterar säkerhetsrisker.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.4.

*2 kap. 10 §*

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 4.6 i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.4.

## **Krav på materiel**

*2 kap. 11 §*

Paragrafen motsvarar med viss språklig justering 2 kap. 1 § järnvägs-lagen. Bestämmelsen kan härledas till 13 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Mot bakgrund av att järnvägslagstiftningen är en säkerhetslagstiftning behöver det finnas en yttersta garanti för att infrastruktur-förvaltare och järnvägsföretag endast använder materiel som är av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Medlemsstaterna har också enligt artikel 4.1 a i direktiv (EU) 2016/798 en skyldighet att säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den kontinuerligt förbättras och att förebyggande av olyckor prioriteras. Det behöver uppställas ett yttersta skydd som är oberoende av regler om godkännande av materiel. Det åligger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att uppfylla kravet på säker materiel. Detta innebär också att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag måste se till att materielen underhålls och behandlas så att den även fortsättningsvis håller en god standard. Exempelvis ska lastning och lossning ske på ett sätt som inte skadar fordonet. De skador som avses är personskador- och sakskador. Till sakskador hänförs skador i miljön till följd av olyckor.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.5.

## **Krav på personal**

*2 kap. 12 §*

Paragrafen motsvarar med viss språklig justering 2 kap. 3 § järnvägs-lagen som kan härledas till 12 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Genom paragrafen har artikel 13.4 i direktiv (EU) 2016/798 genomförts.

Eftersom det är fråga om en säkerhetslagstiftning behöver det finnas krav när det gäller personalen. I detta sammanhang kan åberopas medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 4.1 a i direktiv (EU) 2016/798 att säkerställa att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den kontinuerligt förbättras och att förebyggande av olyckor prioriteras. Det åligger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att se till att kraven på personalen i paragrafens första och andra stycke är uppfyllda. I detta ingår att bevaka vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.5.

### 2 kap. 13 §

Paragrafen motsvarar med viss språklig justering 2 kap. 4 § järnvägslagen som kan härledas till 16 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

*Första stycket* innehåller krav på att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte tilldelar någon säkerhetskritiska arbetsuppgifter utan läkarkontroll som visar att arbetshinder av hälsoskäl inte föreligger. Av 12 § andra stycket framgår redan att säkerhetskritiska arbetsuppgifter endast får utföras av den som med hänsyn till bl.a. hälsotillstånd får anses lämplig.

Enligt *andra stycket* bör det kunna åläggas den anställde med säkerhetskritiska arbetsuppgifter att regelbundet genomgå läkarundersökningar. Detta är nödvändigt för att en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag ska kunna uppfylla sitt ansvar enligt 12 § andra stycket. Skyldigheten att genomgå läkarundersökningar gäller även i övrigt vid behov. Om det finns omständigheter som tyder på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller kraven för säkerheten, personen har t.ex. varit med om en olycka eller ett tillbud eller återgår i tjänst efter längre bortovaro, kan detta vara skäl att kräva att personen genomgår en läkarundersökning.

Infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag har även, enligt *tredje stycket*, möjlighet att avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.5.

## Personalens rätt till kopia av handlingar

### *2 kap. 14 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 13.3 i direktiv (EU) 2016/798. Rätten till kopia ska underlätta för personal att söka sig vidare i arbetslivet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.7.

## Krav på underhållsansvarig enhet för fordon

### *2 kap. 15 §*

Genom paragrafen, som i huvudsak motsvaras av 2 kap. 23 § första stycket järnvägslagen, genomförs artikel 14.1 i direktiv (EU) 2016/798. Enheten ska enligt direktivet registreras i det nationella fordonsregistret, vilket framgår av definitionen av underhållsansvarig enhet i 1 kap. 7 §. Kravet på underhållsansvarig enhet träffar den som ska använda fordonet. Den som använder fordonet ska säkerställa att den underhållsansvariga enheten för fordonet uppfyller kraven i denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Det blir den som använder fordonet, dvs. ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, som kan drabbas av tillsynsmyndighetens sanktioner om den underhållsansvariga enheten inte uppfyller kraven. Det är fortfarande infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet. För certifierade underhållsansvariga enheter finns även ett ackrediterat certifieringsorgan som ska kontrollera att den underhållsansvariga enheten fortfarande uppfyller kraven för certifieringen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.8.

### *2 kap. 16 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 14.2 i direktiv (EU) 2016/798. Den underhållsansvariga enheten ska, med hjälp av ett underhållssystem, säkerställa att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick. Det är dock fortfarande infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som ansvarar för säkerheten i järnvägssystemet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.8.

*2 kap. 17 §*

*Första stycket* motsvaras av 2 kap. 23 § andra stycket järnvägslagen, förutom att tillstånd av tillsynsmyndigheten inte nämns. Genom paragrafens första stycke genomförs delar av artikel 14.4 i direktiv (EU) 2016/798.

*Andra stycket* motsvaras av 3 kap. 13 § järnvägslagen, förutom att tillstånd av tillsynsmyndigheten inte nämns. Genom paragrafens andra stycke genomförs artikel 14.5 i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.9.

*2 kap. 18 §*

Genom paragrafen, som i huvudsak motsvaras av 3 kap. 11 § järnvägslagen, genomförs artikel 14.6 sista stycket i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelser om certifiering av underhållsansvariga enheter finns i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007. Kraven för certifiering framgår av den nämnda förordningen. En utvärdering av certifieringssystemet pågår för närvarande (hösten 2018) inom EU. Vilka underhållsansvariga enheter som måste certifieras liksom vilka krav som uppställs för att bli certifierad, är någonting som inom en snar framtid kan komma att förändras på EU-nivå.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.9.

**Krav på rapportering av olyckor***2 kap. 19 §*

Genom paragrafen, som med viss språklig justering motsvaras av 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen, genomförs delar av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798. I den bestämmelse som införs i lagen talas om "fordon" i stället för "järnvägsfordon", för att hålla sig till lagens övriga terminologi.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.11.

## Krav på årlig säkerhetsrapport

### 2 kap. 20 §

Genom paragrafen, som motsvarar 2 kap. 5 a § järnvägslagen, genomförs delar av artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1.12.

## Bemyndiganden

### 2 kap. 21 §

Paragrafen handlar om bemyndiganden i anslutning till 2 kap. järnvägssäkerhetslagen.

Genom det nya bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om organ för bedömning av överensstämmelse enligt gemensamma säkerhetsmetoder. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas för det fall det enligt gemensamma säkerhetsmetoder krävs att ett oberoende bedömningsorgan gör en bedömning av säkerhetsnivåer, uppnående av säkerhetsmål och uppfyllande av andra säkerhetskrav. Det ska i föreskrifter kunna klargöras bl.a. vem som utför uppgiften som oberoende bedömningsorgan. Se även avsnitt 9.1.1.

Genom bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas för att kunna hantera de krav på säkerhetsstyrningssystem som följer av direktiv (EU) 2016/798 och det övriga behov av föreskrifter som kan tänkas uppkomma. Utrymmet för föreskrifter är dock begränsat eftersom gemensamma säkerhetsmetoder för krav på säkerhetsstyrningssystem är under framtagande och sannolikt kommer att finnas på plats när järnvägssäkerhetslagen träder i kraft. Se även avsnitt 9.1.3.

Genom det nya bemyndigandet i *tredje punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om riskkontrollåtgärder. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas för att kunna utforma regleringen om riskkontrollåtgärder utifrån de krav som följer av



EU-reglering och det övriga behov av föreskrifter som kan tänkas uppkomma. Se även avsnitt 9.1.4.

Genom bemyndigandet i *fjärde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas när det gäller hälsa och kompetens hos den personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Se även avsnitt 9.1.5.

Genom bemyndigandet i *femte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om underhållsansvarig enhet och, i det fall det är möjligt enligt direktiv (EU) 2016/798, föreskrifter om undantag från krav på sådan enhet. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 10 järnvägslagen. Utrymmet för nationella regler på området är dock begränsat. När det gäller undantag från krav på underhållsansvarig enhet regleras möjligheterna till det i artikel 15 i direktiv (EU) 2016/798. Se även avsnitt 9.1.8.

Genom bemyndigandet i *sjätte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 19 §. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen. Se även avsnitt 9.1.11.

Genom bemyndigandet i *sjunde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 1 a järnvägslagen. Föreskrifterna kan exempelvis innehålla detaljerade regler om datum för ingivande av rapporten och krav på innehåll. Se även avsnitt 9.1.12.

Genom det nya bemyndigandet i *åttonde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om när nationella regler enligt 1 kap 7 § får antas och de förfaranden som ska följas när nationella regler ska antas. Det handlar i första hand om föreskrifter om krav på tillsynsmyndighetens agerande vid meddelande av nationella regler. Bemyndigande att ta fram föreskrifter om de nationella reglernas innehåll följer av

andra föreskriftsbemyndiganden i järnvägssäkerhetslagen. Se även avsnitt 9.1.10.

Genom bemyndigandet i *nionde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om trafikregler för järnväg som ska gälla på den svenska delen av unionens järnvägssystem. I första hand gäller i detta avseende TSD Drift och trafikledning. Bemyndigandet kan användas om ytterligare regler bedöms erforderliga, jfr järnvägens trafikregler (JTF).

### 3 kap. Tillstånd

#### *Tillstånd för järnvägsföretag*

#### **Tillståndskrav**

##### *3 kap. 1 §*

Paragrafen är ny och redogör för vilka krav som ska ställas för att ett järnvägsföretag ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägs- trafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft. Det är det järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen som avses.

Genom *första punkten* genomförs delar av artikel 10.1 i direktiv (EU) 2016/798, dvs. att enbart järnvägsföretag som innehar ett gemensamt säkerhetsintyg ska få tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

Förutom ett gemensamt säkerhetsintyg krävs försäkring eller annat likvärdigt arrangemang. Bestämmelsen i *andra punkten* utgör den lösning som valts för att säkerställa att ett järnvägsföretag har ett försäkringsskydd. I det gemensamma säkerhetsintyget ingår inte något krav på försäkringsskydd. Kravet på licens (där krav på försäkringsskydd ingår) kommer i järnvägsmarknadslagen att ställas endast på järnvägsföretag som har som huvudsaklig verksamhet att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. Övriga järnvägsföretag behöver inte ha licens. För att järnvägsföretag inte ska vara oförsäkrade införs kravet på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för att täcka skadeståndsskyldighet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.1.

### *3 kap. 2 §*

Paragrafen är ny och upplyser om att bestämmelser om licens finns i järnvägsmarknadslagen. För licens krävs bl.a. försäkring eller tillräcklig garanti som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. Därför finns inte behov av att uppställa krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt järnvägssäkerhetslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.1.

## **Prövningsinstans för gemensamt säkerhetsintyg**

### *3 kap. 3 §*

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 10.1, artikel 10.3 sista stycket och delar av artikel 10.8 i direktiv (EU) 2016/798, när det gäller vem som får utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg och vart ansökan ska ges in. Det är alltså Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten som prövar och utfärdar gemensamt säkerhetsintyg. Tillsynsmyndigheten kan som ett alternativ till Europeiska unionens järnvägsbyrå utfärda ett gemensamt säkerhetsintyg men bara i de fall området för verksamheten är begränsat till Sverige och sökanden valt tillsynsmyndigheten som prövningsinstans. En ansökan om gemensamt säkerhetsintyg ska i bägge fallen ges in via one-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå. One-stop-shop vid Europeiska unionens järnvägsbyrå är det informations- och kommunikationssystem som regleras i artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

## **Krav för att beviljas gemensamt säkerhetsintyg**

### *3 kap. 4 §*

Paragrafen, som är ny, genomför artikel 10.3 a och 10.3 b i direktiv (EU) 2016/798. Artikel 10.3 a och 10.3 b, som egentligen handlar om vad en ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg ska innehålla, anger i praktiken vilka krav som ställs för att beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg. Det tillsynsmyndigheten bör ha för ögonen vid tillståndsprovningen är att granska och bedöma om järnvägsföretaget

kan hålla risker under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på nätet på ett säkert sätt (jfr artikel 10.3 a).

Enligt *första punkten* ska den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. De krav som ställs på säkerhetsstyrningssystem framgår av artikel 9 i direktiv (EU) 2016/798 och i direkt tillämpliga EU-rättsakter (se *tredje punkten*), men eftersom artikel 9 i direktivet genomförs i svensk rätt behövs en hänvisning till bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och föreskrifter här.

Enligt *andra punkten* ska den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg uppfylla kraven i tillämpliga TSD:er. Det handlar framför allt om säkerhetskrav i TSD:er, men denna generella skrivning har valts eftersom det är den formulering som framgår av artikel 10.3 a i direktiv (EU) 2016/798.

Enligt *tredje punkten* ska den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg uppfylla kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

Enligt *fjärde punkten* ska den som beviljas ett gemensamt säkerhetsintyg uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798. Det handlar här om nationella regler som anmälts i Notif-IT, se avsnitt 9.1.10.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

## Villkor

### *3 kap. 5 §*

Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen. Det bör finnas en möjlighet att förena ett gemensamt säkerhetsintyg med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

## Giltighetstid och förnyelse

### *3 kap. 6 §*

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 10.13 i direktiv (EU) 2016/798. När giltighetstiden har löpt ut upphör det gemensamma säkerhetsintyget att gälla. Ansökan om förnyelse behöver därför ske i god tid innan det befintliga gemensamma säkerhetsintyget upphör att gälla.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

## Uppdatering vid väsentlig förändring eller utvidgning av området för verksamheten

### 3 kap. 7 §

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 10.13 i direktiv (EU) 2016/798. Ett gemensamt säkerhetsintyg ska uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligt (artikel 10.13). Med ”verksamhetens typ” avses i detta sammanhang typ av verksamhet, dvs. persontrafik, inklusive eller exklusive höghastighetstrafik, godstrafik, inklusive eller exklusive trafik med farligt gods, samt enbart växlingstjänster. Med ”omfattning av verksamhet” avses omfattning baserad på passagerarantal eller godsvolym samt uppskattad storlek på ett järnvägsföretag efter antalet anställda inom järnvägssektorn.

Skillnaden mellan begreppen väsentlig förändring enligt denna paragraf och väsentlig ändring enligt förordningen (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning behandlas i avsnitt 11.2.6. I övrigt behandlas bestämmelsen i avsnitt 11.2.2.

### 3 kap. 8 §

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 10.14 andra stycket i direktiv (EU) 2016/798. Uppdatering av ett gemensamt säkerhetsintyg krävs om en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige eller till en annan medlemsstat. I så fall ska järnvägsföretaget komplettera ansökningsunderlaget med relevanta handlingar för det ytterligare området för verksamheten. Om järnvägsföretaget vill utvidga sitt område för verksamheten inom Sverige är det tillsynsmyndigheten som kan utfärda ett uppdaterat gemensamt säkerhetsintyg som omfattar det utvidgade området för verksamheten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

*3 kap. 9 §*

Genom paragrafen, som i huvudsak motsvaras av 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen, genomförs artikel 10.15 i direktiv (EU) 2016/798 när det gäller den nationella säkerhetsmyndigheten (tillsynsmyndigheten).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.2.

## **Anmälningsskyldighet**

*3 kap. 10 §*

Paragrafen, som är ny, ska ses i ljuset av skyldigheten enligt artikel 10.13 i direktiv (EU) 2016/798 att låta uppdatera ett gemensamt säkerhetsintyg helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras väsentligt. Någon anmälningsskyldighet framgår inte uttryckligen av artikeln, men måste förutsättas eftersom det gemensamma säkerhetsintyget ska uppdateras i dessa fall. Om tillsynsmyndigheten inte får vetskap om en väsentlig förändring kan inte någon uppdatering av det gemensamma säkerhetsintyget ske. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder.

Skillnaden mellan begreppen förändring enligt denna paragraf och väsentlig ändring enligt förordningen (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning behandlas i avsnitt 11.2.6. I övrigt behandlas bestämmelsen i avsnitt 11.2.2.

## **Tillstånd för infrastrukturförvaltare**

### **Tillståndskrav**

*3 kap. 11 §*

Genom paragrafen, som motsvarar 3 kap. 7 § järnvägslagen, genomförs artikel 12.1 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Enligt

artikel 12.1 första stycket ska infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetstillstånd från den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsinfrastrukturen är belägen. Det är den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som avses.

För att kunna skilja mellan de infrastrukturförvaltare som omfattas av EU-reglering och de som inte omfattas, ska krav på säkerhetstillstånd framöver endast gälla för infrastrukturförvaltare i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem, dvs. det järnvägssystem som omfattas av järnvägssäkerhetslagen. För infrastrukturförvaltare som inte omfattas av järnvägssäkerhetslagen, utan av lagen om nationella järnvägssystem, skapas en ny tillståndsform: nationellt infrastrukturtillstånd.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.4.

## Krav för att beviljas säkerhetstillstånd

### *3 kap. 12 §*

Paragrafen, som är ny, ska ses i ljuset av artikel 10.3 a och 10.3 b i direktiv (EU) 2016/798 som handlar om gemensamt säkerhetsintyg. Förutom när det gäller infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem är förutsättningarna för att beviljas säkerhetstillstånd enligt direktiv (EU) 2016/798 inte harmoniserade på unionsnivå på samma sätt som för gemensamt säkerhetsintyg. För gemensamt säkerhetsintyg finns kraven i artikel 10.3 a och b. Det förefaller lämpligt att välja en liknande kravbild för säkerhetstillstånd som för gemensamt säkerhetsintyg.

Enligt *första punkten* ska den som beviljas ett säkerhetstillstånd ha inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med 2 kap. 3–6 §§ och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. De krav som ställs på säkerhetsstyrningssystem framgår av artikel 9 i direktiv (EU) 2016/798 och i direkt tillämpliga EU-rättsakter (*se tredje punkten*), men eftersom artikel 9 i direktivet föreslås genomföras i svensk rätt behövs en hänvisning till bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen och föreskrifter här. När det gäller infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem finns det, förutom i artikel 9, bestämmelser i artikel 12.1 andra stycket, som också föreslås genomföras i svensk rätt.

Enligt *andra punkten* ska den som beviljas ett säkerhetstillstånd uppfylla kraven i tillämpliga TSD:er. Det handlar framför allt om säkerhetskrav i TSD:er, men denna generella skrivning har valts eftersom det är den formulering som framgår av artikel 10.3 a i direktiv (EU) 2016/798.

Enligt *tredje punkten* ska den som beviljas ett säkerhetstillstånd uppfylla kraven i tillämpliga gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsmål och andra direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

Enligt *fjärde punkten* ska den som beviljas ett säkerhetstillstånd uppfylla kraven i tillämpliga nationella regler enligt artikel 8 i direktiv (EU) 2016/798. Det handlar här om nationella regler som anmälts i Notif-IT, se avsnitt 9.1.10.

Förutom de nu sagda kraven för att beviljas säkerhetstillstånd anges i *femte punkten* ett krav på att den sökande har ekonomiska förutsättningar att förvalta infrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Kravet motsvarar det krav på lämplighet med hänsyn till ekonomisk förmåga som finns i 3 kap. 8 § 1 järnvägslagen. För att tydliggöra att kraven inte är desamma som gäller för järnvägsföretag att beviljas licens enligt järnvägsmarknadslagen och den bakomliggande EU-regleringen används dock i stället begreppet ”ekonomiska förutsättningar”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.5.

## Villkor

### *3 kap. 13 §*

Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen. Det bör finnas en möjlighet att förena ett säkerhetstillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.5.

## Giltighetstid och förnyelse

### *3 kap. 14 §*

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. När giltighetstiden har löpt ut upphör



säkerhetstillståndet att gälla. Ansökan om förnyelse behöver därför ske i god tid innan det befintliga säkerhetstillståndet upphör att gälla.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.5.

## Uppdatering vid väsentlig förändring

### *3 kap. 15 §*

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Ett säkerhetstillstånd ska revideras (dvs. uppdateras) närhelst väsentliga förändringar görs i delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem.

Skillnaden mellan begreppen väsentlig förändring enligt denna paragraf och väsentlig ändring enligt förordningen (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning behandlas i avsnitt 11.2.6. I övrigt behandlas bestämmelsen i avsnitt 11.2.5.

### *3 kap. 16 §*

Genom paragrafen, som delvis motsvarar 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen, genomförs artikel 12.2 andra stycket i direktiv (EU) 2016/798.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.5.

## Anmälningsskyldighet

### *3 kap. 17 §*

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 12.2 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Det handlar alltså om en skyldighet för tillståndshavaren att till tillsynsmyndigheten anmäla väsentliga förändringar i delsystemen Infrastruktur, Markbaserad trafikstyrning och signalering eller Energi. Uppdatering krävs även vid väsentlig förändring i fråga om principerna för drift eller underhåll av dessa delsystem. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmäl-

ningssskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder.

Skillnaden mellan begreppen väsentlig förändring enligt denna paragraf och väsentlig ändring enligt förordningen (EU) nr 402/2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning behandlas i avsnitt 11.2.6. I övrigt behandlas bestämmelsen i avsnitt 11.2.5.

## Bemyndiganden

### *3 kap. 18 §*

Paragrafen handlar om bemyndiganden i anslutning till 3 kap. järnvägssäkerhetslagen.

Genom det nya bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 1 § 2. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas bl.a. om försäkringsnivåer och om vilka ”likvärdiga arrangemang” som kan godtas. Se även avsnitt 11.2.1.

Genom det nya bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om gemensamt säkerhetsintyg, inklusive förnyelse och uppdatering. Syftet med bemyndigandet är att ge utrymme för föreskrifter om gemensamt säkerhetsintyg, i de fall EU-rättsliga krav behöver genomföras i föreskrifter, men även i övrigt om det visar sig finnas ett behov av föreskrifter. Det kan exempelvis handla om innehåll i ansökan, handläggning av ansökan, utformning av beslut, hur förnyelse ska ske och hur uppdatering ska ske. Genomförandekosten om praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg kommer att reglera mycket av detta, därför är utrymmet för föreskrifter begränsat. När det gäller genomförande av direktivets reglering rörande tidsfrister för prövningen o. dyl. utgör detta verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § 1 regeringsformen och något särskilt bemyndigande behövs därför inte. Se även avsnitt 11.2.2 och avsnitt 11.2.3.

Genom bemyndigandet i *tredje punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter

om säkerhetstillstånd, inklusive förnyelse och uppdatering. Ett motsvarande bemyndigande finns i dag i 3 kap. 10 § 4 järnvägslagen. Syftet med bemyndigandet är att ge utrymme för föreskrifter om säkerhetstillstånd, i de fall EU-rättsliga krav behöver genomföras i föreskrifter, men även i övrigt om det visar sig finnas ett behov av föreskrifter. Det kan exempelvis handla om innehåll i ansökan, handläggning av ansökan, utformning av beslut, hur förnyelse ska ske och hur uppdatering ska ske. Vidare kan föreskrifter meddelas om krav avseende lämplighet med hänsyn till ekonomisk förmåga. Se även avsnitt 11.2.5.

## 4 kap. Tillsyn

### Allmänna bestämmelser

#### 4 kap. 1 §

Paragrafen ska ses i ljuset av artikel 17.1 i direktiv (EU) 2016/798 som anger att nationella säkerhetsmyndigheter ska övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare fortsättningsvis uppfyller den juridiska skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som avses i direktivet.

Paragrafens *första stycke* motsvarar 8 kap. 1 § järnvägslagen. Den myndighet som regeringen bestämmer ska se till att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Paragrafens *andra stycke*, som är nytt, anger att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Andra stycket får ses som ett förtydligande av att de genomförandeakter och delegerade akter som meddelats av EU-kommissionen med stöd av direktiv (EU) 2016/798 omfattas av tillsynsmyndighetens tillsyn. Det anges även att tillsynsmyndigheten fullgör de myndighetsuppgifter som framgår av dessa rättsakter om inte annan myndighet har utpekats som ansvarig för uppgiften i lag eller förordning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.1 och i avsnitt 18.2.

*4 kap. 2 §*

Paragrafen, som är ny, ska ses i ljuset av artikel 17.1 i direktiv (EU) 2016/798 som anger att nationella säkerhetsmyndigheter ska övervaka att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare fortsättningsvis uppfyller den juridiska skyldigheten att använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som avses i direktivet. Det innebär att även järnvägsföretag för vilka Europeiska unionens järnvägsbyrå har utfärdat gemensamt säkerhetsintyg omfattas av den nationella säkerhetsmyndighetens, dvs. tillsynsmyndighetens, tillsyn. Det är dock endast byrån som kan återkalla eller begränsa gemensamma säkerhetsintyg som den har utfärdat.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.8.

*4 kap. 3 §*

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn. Innehållet motsvarar i huvudsak 8 kap. 3 § järnvägslagen. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 18.2 i direktiv (EU) 2016/798.

Paragrafens *första stycke* motsvarar 8 kap. 3 § första stycket järnvägslagen.

Skyldigheten för Polismyndigheten i *andra stycket* är densamma som nu gäller enligt 8 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen.

Möjligheten för tillsynsmyndigheten att begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten i *tredje stycket* är densamma som nu gäller enligt 8 kap. 3 § tredje stycket järnvägslagen.

*Fjärde stycket* är nytt och handlar om tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn över efterlevnaden av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv. Tillsynsmyndigheten är då i behov av motsvarande rätt att vidta åtgärder och begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten, samt rätt till hjälp av Polismyndigheten för tillsynen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.4.

*4 kap. 4 §*

Paragrafen, som är ny, genomför delar av artikel 4.3 d i direktiv (EU) 2016/798 enligt vilken infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags avtal om riskkontrollåtgärder med anlitade aktörer på begäran ska

redovisas för Europeiska unionens järnvägsbyrå eller tillsynsmyndigheten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.8.

## Förelägganden

### *4 kap. 5 §*

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter att meddela förelägganden.

Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att meddela de förelägganden som krävs för att lagen eller föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Första stycket motsvarar 8 kap. 4 § första stycket järnvägslagen, med den skillnaden att möjligheten att meddela förbud i nya lagen inte regleras särskilt. Avsikten är dock inte någon förändring i sak. Förbud ska fortfarande kunna beslutas, men då i form av ett föreläggande. Detsamma gäller sådana tillfälliga säkerhetsåtgärder som avses i artikel 17.6 första stycket i direktiv (EU) 2016/798. Enligt artikel 17.6 första stycket i direktivet får en nationell säkerhetsmyndighet, som vid tillsyn upptäcker en allvarlig säkerhetsrisk, när som helst vidta tillfälliga säkerhetsåtgärder, inklusive att omedelbart begränsa eller tillfälligt avbryta den relevanta verksamheten. Detta gäller även verksamhet som bedrivs med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg som är utfärdat av Europeiska unionens järnvägsbyrå. I bestämmelsen görs även ett tillägg om förelägganden med anledning av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

Enligt *andra stycket* får förelägganden förenas med vite. Andra stycket motsvarar 8 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen. För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206). Om det finns anledning att anta att den som omfattas av tillsynen har begått brott, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den gärning som brottsmisstanken avser (jfr 7 kap. 1 § järnvägssäkerhetslagen och artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.5.

## Begränsning eller återkallelse av tillstånd

### *4 kap. 6 §*

Paragrafen, som handlar om när ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd får återkallas, motsvarar till viss del 8 kap. 5 § järnvägslagen. Paragrafen genomför delar av artikel 17.5 tredje stycket i direktiv (EU) 2016/798 om att en nationell säkerhetsmyndighet som har utfärdat ett gemensamt säkerhetsintyg får begränsa eller återkalla intyget om innehavaren inte längre uppfyller villkoren för intyget. När det gäller gemensamt säkerhetsintyg utfärdat av Europeiska unionens järnvägsbyrå är det byrån som begränsar eller återkallar intyget. Förfarandet i dessa fall kommer att framgå av föreskrifter som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar. Paragrafen genomför även delar av artikel 17.7 i direktivet där det anges att om den nationella säkerhetsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltare inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska den begränsa eller återkalla tillståndet.

Tillsynsmyndigheten har alltså rätt att återkalla ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda eller tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen och andra nationella regler. Det handlar här om nationella regler som anmälts i Notif-IT. Dessutom kan ett tillstånd återkallas om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

Om en licens enligt järnvägsmarknadslagen har återkallats innebär det inte automatiskt att det gemensamma säkerhetsintyget också ska återkallas, utan förutsättningarna för varje tillstånd prövas för sig.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.9.

## Föreskriftsbemyndiganden

### *4 kap. 7 §*

Paragrafen handlar om bemyndiganden i anslutning till 4 kap. järnvägssäkerhetslagen.

Genom det nya bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten ska lämna de uppgifter som tillsynsmyndigheten behöver för att kunna utöva tillsyn. Med stöd av bemyndigandet kan regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer exempelvis ta fram de närmare föreskrifter som behövs för tillsynen och på det sättet genomföra artikel 17.2 och 17.3 i direktiv (EU) 2016/798. Se även avsnitt 18.8.

Genom det nya bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tillsyn, inklusive tillfälliga säkerhetsåtgärder och upphävande av tillfälliga säkerhetsåtgärder samt förfarandet när tillsynsmyndigheten och Europeiska unionens järnvägsbyrå har olika uppfattningar i fråga om tillsynsåtgärder t.ex. medling mellan dessa instanser. Se även avsnitt 18.8.

Genom bemyndigandet i *tredje punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om begränsning och återkallelse av tillstånd. Bemyndigandet motsvarar 8 kap. 10 § 2 järnvägslagen när det gäller föreskrifter om återkallelse av tillstånd. Se även avsnitt 18.9.

## Avgiftsbemyndigande

### 4 kap. 8 §

Paragrafen motsvarar till viss del 8 kap. 11 § järnvägslagen. Bemyndigandet har dock kompletterats på så sätt att det även avser avgifter för tillsyn, registrering och ärendehandläggning enligt direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

## 5 kap. Ordning

### 5 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 1 § järnvägslagen. För att beträda spår-område på platser där det inte klart framgår att allmänheten har tillträde krävs tillstånd av infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag.

Sådana platser som det klart framgår att allmänheten har tillträde till kan vara platser där det genom skyltning, utjämning av höjdskillnaden mellan spåret och markplanet, gångfällor eller genom andra anordningar står klart att allmänheten har tillträde.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

*5 kap. 2 §*

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § järnvägslagen, med justeringen att med ”järnvägssystem” avses den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem som det definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797. Med alkoholdryck avses enligt 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) en dryck med en alkoholhalt som överstiger 2,25 volymprocent. Alkoholdrycker delas enligt alkohollagen in i spritdrycker, vin, öl och andra jästa alkoholdrycker. Dryck som är alkoholfri eller som har en alkoholhalt om högst 2,25 volymprocent benämns lättdryck.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

*5 kap. 3 §*

Paragrafen motsvarar 9 kap. 3 § järnvägslagen, med justeringen att med ”järnvägssystem” avses den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem såsom det definieras i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797.

Av paragrafens *första stycke* framgår att en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem, dvs. en person med en sådan befattning hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag, får ingripa i enlighet med vad som anges i bestämmelsen. Det betyder att behörig befattningshavare får avlägsna en person som överträder förbudet i 1 §, uppträder berusad eller på annat vis stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om detta inte bedöms tillräckligt får befattningshavaren, om det kan anses absolut nödvändigt, omhänderta en störande person, med de begränsningar som framgår av paragrafen.

I *andra stycket* anges att en person som enbart överträder alkoholförtäringförbudet i 2 § får avvisas endast från järnvägsinfrastrukturen. Det har bedömts som alltför ingripande att avlägsna en person av denna anledning från ett tåg. Någon möjlighet till omhändertagande enbart på grund av en sådan överträdelse har inte heller ansetts erforderlig.



Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

#### 5 kap. 4 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 4 § järnvägslagen. För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får den behörige befattningshavaren inte använda strängare medel än vad förhållandena kräver. I första hand bör man försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar. Endast om detta inte hjälper får befattningshavaren tillgripa våld, och då i minsta möjliga omfattning för att uppnå avsett resultat.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

## 6 kap. Sanktionsavgift

### Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

#### 6 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar delvis straffbestämmelser i 10 kap. 1 § 1 och 2 samt 10 kap. 3 § järnvägslagen.

För att sanktionsavgift enligt *första punkten* ska bli aktuell krävs att den som bedriver verksamhet som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag saknar giltigt tillstånd överhuvudtaget eller att den verksamhet som bedrivs inte omfattas av ett befintligt tillstånd. Det kan handla om att ett järnvägsföretag utför trafik utanför det område för verksamheten som omfattas av det gemensamma säkerhetsintyget. I kravet på tillstånd ingår även, såvitt avser järnvägsföretag, krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag kan således avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift.

Sanktionsavgift enligt *andra punkten* ska kunna påföras den som anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter och denne inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att den som anlitas inte har genomgått erforderlig läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt.

Sanktionsavgift enligt *tredje punkten* ska kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits. Det kan

handla om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inte uppfyllt rapporteringskravet i 2 kap. 19 § järnvägssäkerhetslagen eller de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

En sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet. Det är således fråga om ett strikt ansvar. Detta faktum har ansetts äga allmän giltighet och behöver inte särskilt upplysas om i lagen (jfr prop. 2017/18:205 s. 70 och Lagrådets yttrande över Ny lag om kontroll av ekologisk produktion från 2012-11-28).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

#### *6 kap. 2 §*

I paragrafen anges att tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts underrättelse om att tillsynsmyndigheten övervägt detta inom fem år från det att överträdelsen har ägt rum.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

#### *6 kap. 3 §*

Paragrafen innehåller ett förbud mot att ta ut sanktionsavgift i fall då andra åtgärder redan har vidtagits mot samma överträdelse. Bestämmelsen syftar till att förhindra att någon prövas två gånger för samma överträdelse. Hinder mot beslut om sanktionsavgift gäller i de fall det för överträdelsen finns ett vitesföreläggande enligt denna lag eller enligt en annan författning och en domstolsprocess har inletts om utdömande av vitet. Hinder mot sanktionsavgift gäller också i fråga om en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion redan har ådömts enligt annan författning eller ett straffrättsligt förfarande inletts genom att åtal väckts, ett strafföreläggande utfärdats eller åklagaren har fattat beslut om åtalsunderlåtelse.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

## **Belopp**

#### *6 kap. 4 §*

Paragrafen behandlar hur beloppsbestämningen ska göras när bedömningen väl gjorts att en sanktionsavgift ska tas ut.

I *första stycket* anges att beloppsbestämningen vid uttagande av sanktionsavgift ska ske med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. I bestämmelsen anges således ett antal bedömningsgrunder för beloppsbestämningen. Till övervägande del torde det vara de objektiva bedömningsgrunderna som påverkar beloppsbestämningen, eftersom subjektiva bedömningsgrunder i många fall naturligen redan kommer att ha beaktats inom ramen för hel eller delvis befrielse från sanktionsavgift. Redan av paragrafens formulering framgår att bland de objektiva bedömningsgrunderna återfinns överträdelsens art och omfattning. I detta ligger även sådana faktorer som hur stora skadeverkningar eller risk för sådana som överträdelsen kunnat medföra. Vad avser övriga omständigheter kan på den objektiva sidan beaktas bl.a. om det varit fråga om upprepade överträdelser. Bland de mer subjektiva övriga omständigheterna kan beaktas om överträdelsen fortgått trots att den (sedermera) avgiftsskyldige uppmärksammats på denna.

I paragrafens *andra stycke* bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas. Avsikten är att regeringen genom att utnyttja bemyndigandet ska kunna göra en beloppsangivelse, inom vars ramar lagens bedömningsgrunder kan beaktas och anpassas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

## Befrielse från sanktionsavgift

### 6 kap. 5 §

Paragrafen behandlar möjligheten till befrielse från sanktionsavgift samt anger närmare förutsättningar för detta.

I *första stycket* anges att den som avses i 6 kap. 1 §, dvs. den som vid en prövning skulle kunna hållas ansvarig för överträdelsen, helt eller delvis ska befrias från sanktionsavgift om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgift. Detta kan exempelvis bli fallet då överträdelsen framstår som ursäktlig, eller det av någon annan anledning skulle framstå som oskäligt att ta ut sanktionsavgift med fullt belopp. Befrielsegrunderna får bedömas med utgångspunkt från omständigheterna i det enskilda fallet. Befrielse kan övervägas t.ex. när fråga är

om rena engångsföreteelser som inte ger intryck av att vara förslagna eller kvalificerade och som inte har fått några uppenbara eller i vart fall inte avsevärda negativa konsekvenser. I detta sammanhang ska vidare tillses att sanktionsavgiften blir proportionell med beaktande av överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig vara befrielsegrundande, men inom ramen för befrielsegrunderna måste kunna beaktas också sådana subjektiva omständigheter som sjukdom och oerfarenhet. På så sätt kan subjektiva omständigheter såsom ursäktlig okunnighet eller missuppfattning om reglerna ändå komma att beaktas inom ramen för befrielse.

I *andra stycket* tydliggörs att möjligheten till befrielse ska beaktas även om det inte har framställts något yrkande därom.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.3.

## Beslut om sanktionsavgift

### 6 kap. 6 §

Paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter att avgörande om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

I paragrafens *första stycke* anges att sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

Om sanktionsavgift inte betalas inom den angivna tiden ska enligt *andra stycket* även dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift tas ut.

I *tredje stycket* fastslås att en sanktionsavgift som inte betalats inom den tid som anges i första stycket, jämte dröjsmålsavgift enligt andra stycket, ska lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och indrivningsförordningen (1993:1229), samt får verkställas enligt utsökningsbalken.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

### 6 kap. 7 §

Paragrafen stadgar att en sanktionsavgift som påförts enligt denna lag ska tillfalla staten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

### 6 kap. 8 §

Paragrafen stadgar att en påförd sanktionsavgift ska bortfalla i den utsträckning verkställighet inte har ägt rum inom fem år från det att beslutet om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

## 7 kap. Straffbestämmelser

### 7 kap. 1 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen med justering för att anpassa till dubbelprövningsförbudet enligt artikel 4 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen och till praxis från Högsta domstolen (se NJA 2013 s. 502 och 2015 s. 663) Det innebär att det inte får dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om en ansökan vid domstol inletts om utdömande av detta vite.

Paragrafens *andra stycke* motsvarar delvis 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

### 7 kap. 2 §

Paragrafen motsvarar, med viss språklig justering, 10 kap. 2 § järnvägslagen. Begreppet ”fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten” i 10 kap. 2 § femte stycket järnvägslagen ersätts med begreppet ”fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter”. Någon innehållsmässig förändring är dock inte avsedd. Anpassningar har också skett med anledning av att terminologin rörande alkohol ändrats i alkohollagen (2010:1622), jfr prop. 2018/19:59.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

### 7 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar 10 kap. 4 § järnvägslagen. Av 5 kap. 1 §, som paragrafen hänvisar till, framgår att det inte är tillåtet att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

*7 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 10 kap. 6 § järnvägslagen. Av 5 kap. 2 §, som paragrafen hänvisar till, framgår att alkohol inte får förtäras inom järnvägssystem samt att förbudet inte gäller i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Paragrafen har justerats med anledning av ändringar i terminologin i alkohollagen (2010:1622), jfr prop. 2018/19:59.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

## **8 kap. Omprövning och överklagande**

### **Omprövning**

*8 kap. 1 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798.

Tillsynsmyndigheten ska ompröva ett beslut om att inte bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg om den sökande begär det. Omprövningsmöjligheten omfattar såväl situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg avslagits helt och hållet, som situationer där en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg inte vunnit fullt bifall vad avser det önskade området för verksamheten. En sökande som fått ett avslagsbeslut kan välja om denne vill begära en omprövning eller direkt överklaga beslutet till högre instans. En begäran om omprövning ska ha kommit in till myndigheten inom en månad från den dag då sökanden fick del av beslutet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.2.

*8 kap. 2 §*

Genom paragrafen, som är ny, genomförs delar av artikel 10.12 i direktiv (EU) 2016/798.

Tillsynsmyndigheten ska, efter att ha mottagit en begäran om omprövning, ha två månader på sig, räknat från och med mottagandet av begäran om omprövning, för att antingen fastställa sitt tidigare beslut eller att ändra detta. Om avslagsbeslutet fastställs ska sökanden kunna överklaga beslutet hos allmän förvaltningsdomstol

i enlighet med de allmänna bestämmelserna om överklagande i 8 kap. järnvägssäkerhetslagen. I de fall Europeiska unionens järnvägsbyrå har fattat beslutet begärs omprövning hos byrån.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.2.

#### *8 kap. 3 §*

Paragrafen upplyser om att bestämmelser om omprövning av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.2.

### Överklagande

#### *8 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 2 § järnvägslagen. Genom paragrafen genomförs artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. Genom paragrafen genomförs även delar av artikel 17.6 fjärde stycket om att den nationella säkerhetsmyndighetens beslut om tillfälliga säkerhetsåtgärder ska kunna överklagas till nationell domstol i enlighet med artikel 18.3 i direktivet. Det förtydligas att möjligheten att överklaga även ska gälla beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.3.1.

#### *8 kap. 5 §*

Paragrafen motsvarar delvis 11 kap. 3 § järnvägslagen. Enligt artikel 6.3 i kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 ska medlemsstaterna tillse att certifieringsorganens beslut rörande enheter med ansvar för underhåll får överklagas till domstol. I paragrafen föreskrivs därför att beslut som ackrediterade certifieringsorgan fattar med stöd av den nämnda förordningen ska kunna överklagas till tillsynsmyndigheten. Enligt den allmänna bestämmelsen om överklagande i 8 kap. 4 § järnvägssäkerhetslagen kommer tillsynsmyndighetens beslut i dessa ärenden att kunna överklagas vidare till förvaltningsrätt och, efter prövningstillstånd, till kammarrätt och Högsta förvaltningsdomstolen.

På beslut som fattas av certifieringsorgan blir bestämmelserna i lagen (1986:1142) om överklagande av beslut av enskilda organ med offentliga förvaltningsuppgifter tillämpliga i fråga om rättsprövning m.m.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.3.2.

#### *8 kap. 6 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 4 § järnvägslagen, med viss språklig justering. Det förtydligas att även beslut som meddelats med stöd av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av direktiv (EU) 2016/798 eller med stöd av tidigare EU-rättsakter som ersatts av detta direktiv gäller omedelbart om inte något annat anges i beslutet. Vidare görs ett tillägg på grund av införandet av bestämmelser om sanktionsavgifter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.4.

#### *8 kap. 7 §*

Paragrafen upplyser om att bestämmelser om överklagande av beslut som meddelats av Europeiska unionens järnvägsbyrå finns i förordning (EU) 2016/796.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.3.1.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser behandlas i avsnitt 21.4.

## **25.4 Förslaget till lag om nationella järnvägssystem**

### **1 kap. Allmänna bestämmelser**

#### **Innehåll**

##### *1 kap. 1 §*

I paragrafen anges lagens innehåll.



## Tillämpningsområde

### *1 kap. 2 §*

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Tillämpningsområdet blir beroende av hur järnvägssäkerhetslagens och järnvägstekniklagens tillämpningsområden bestäms. Järnvägssystem som inte omfattas av dessa lagar omfattas inte av EU-reglering, och kan därmed regleras i lagen om nationella järnvägssystem.

Enligt *första stycket* undantas de järnvägssystem som inte omfattas av järnvägstekniklagen och järnvägssäkerhetslagen. Järnvägssystemet ska således undantas från båda dessa lagar för att omfattas av denna lag. Järnvägssystem definieras i 1 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

*Andra stycket* innehåller dock ett undantag från första stycket som innebär att fordon som omfattas av järnvägssäkerhetslagen, men som har undantagits från järnvägstekniklagen (1 kap. 4 § 4) ska godkännas enligt lagen om nationella järnvägssystem. Det innebär t.ex. att fordon som används för historiska ändamål (museifordon) eller turistiska ändamål på den svenska delen av Europeiska unionens järnvägsnät (som i det väsentliga utgörs av det statliga järnvägsnätet som förvaltas av Trafikverket) ska omfattas av järnvägssäkerhetslagen vad gäller säkerhet, men ska tekniskt godkännas enligt lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.3.

## Tillsynsmyndighet

### *1 kap. 3 §*

Paragrafen motsvarar 1 kap. 3 § järnvägslagen, med tillägget att tillsynsmyndigheten, förutom ansökningar om tillstånd, prövar ansökningar om godkännanden enligt lagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.

## Ord och uttryck

### *1 kap. 4 §*

I paragrafen anges vad som i lagen och i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen avses med vissa ord och uttryck.

Med *EES* avses det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Med *fordon* avses järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen, men bestämmelsen har omformulerats något med beaktande av definitionen av fordon i direktiv (EU) 2016/797 och i direktiv (EU) 2016/798. I lagen används konsekvent ”fordon” i stället för ”järnvägsfordon”.

Med *fordonsinnehavare* avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder fordonet, eller har för avsikt att använda fordonet, för trafik. Att ha nyttjanderätt eller äga ett fordon innebär att användandet sker med viss varaktighet. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen, men bestämmelsen har omformulerats något.

Med *infrastrukturförvaltare*: avses den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Med *järnvägsföretag* avses den vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- eller persontrafik på järnväg, inklusive dragkraft, eller att enbart tillhandahålla dragkraft. I järnvägslagen definieras järnvägsföretag som ”den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik”. Bestämmelsen formuleras om med beaktande av definitionen av järnvägsföretag i artikel 3.3 i direktiv (EU) 2016/798. Det är alltså tillräckligt att enbart tillhandahålla dragkraft för att anses som järnvägsföretag i lagens mening.

Med *järnvägsinfrastruktur* avses spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Med *järnvägssystem* avses järnvägsinfrastruktur och fordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen. En motsvarande definition finns i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Med *säkerhetskritiska arbetsuppgifter* avses arbetsuppgifter av direkt betydelse för järnvägssäkerheten. Även om uttrycket är nytt handlar det om samma personal som avses med begreppet ”arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten”, som används exempelvis i 2 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen. Det är infrastrukturförvaltare

och järnvägsföretag själva som avgör vilken personal som hamnar i denna kategori.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.4.

## Bemyndiganden

### *1 kap. 5 §*

Paragrafen innehåller ett bemyndigande som förs över från 1 kap. 5 § 3 järnvägslagen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör alltså få meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur. Enligt lagen om nationella järnvägssystem består *järnvägssystem* av järnvägsinfrastruktur och fordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen. I föreskrifter med stöd av detta bemyndigande kan anges att vissa spåranläggningar inte ska anses vara järnvägsinfrastruktur. Sådana spåranläggningar omfattas därmed inte av lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.3.

## 2 kap. Grundläggande säkerhetskrav

### Säkerhetsansvar

#### *2 kap. 1 §*

I paragrafen, som är ny, förtydligas att det fulla ansvaret för säkerheten i järnvägssystemet ligger på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det är den säkra driften av järnvägssystemet som avses. Vad detta ansvar faktiskt innebär får rättstillämpningen utvisa.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.1.

### Krav på säkerhetsstyrningssystem

#### *2 kap. 2 §*

Paragrafen motsvarar 2 kap. 5 § järnvägslagen när det gäller kravet på att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet ska omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Syftet är att kunna trygga en "säker verksamhet". Säkerhetsstyrningssystemet behöver därför

vara anpassat till och utvecklas jämsides med verksamheten. I paragrafen anges att säkerhetsstyrningssystemet ska utgöras av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. I begreppet förfaranden ingår t.ex. förfaranden för att genomföra riskkontrollåtgärder. Vidare ställs ett krav på dokumentation av säkerhetsstyrningssystemet eftersom systemet behöver kunna identifieras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.2.

### *2 kap. 3 §*

Paragrafen är ny och anger att med hjälp av säkerhetsstyrningssystemet ska hanteringen av alla de risker som verksamheten ger upphov till tryggas. Det är inte endast hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagets egen verksamhet ger upphov till som ska tryggas. Även de risker som uppstår i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer ska beaktas i säkerhetsstyrningssystemet. Hur långt skyldigheten att beakta risker i samband med verksamhet som bedrivs av andra aktörer sträcker sig, är inte någonting som närmare kan beskrivas här utan det får i det enskilda fallet avgöras av vilka risker och vilka aktörer som det handlar om.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.2.

### *2 kap. 4 §*

Paragrafen är ny och ska ses mot bakgrund av artikel 9.2 i direktiv (EU) 2016/798. Kraven förefaller självklara även för säkerhetsstyrningssystem som inte omfattas av EU-reglering.

*Första stycket* handlar om ansvarsfördelning, ledningens kontroll, personalens roll, kontinuerlig förbättring och mänskliga faktorer. Bestämmelsen fångar krav som är centrala för att verksamheten ska fungera på ett säkert sätt.

*Andra stycket* handlar om god säkerhetskultur, någonting som också är centralt för en säker verksamhet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.2.

### *2 kap. 5 §*

Paragrafen är ny. I säkerhetsstyrningssystemets natur ligger att det verkligen fungerar i och utvecklas jämsides med den verksamhet som

bedrivs av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Säkerhetsstyrningssystemet hos en tillståndshavare som bedriver intensiv persontrafik utformas inte på samma sätt som hos en tillståndshavare som bedriver verksamhet på ett industrispår med lite trafik. Ett säkerhetsstyrningssystem som inte är anpassat till verksamheten uppfyller inte kraven i lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.2.

## Krav på riskkontrollåtgärder

### *2 kap. 6 §*

Paragrafen är ny och syftar till att ge tillsynsmyndigheten stöd för att kräva riskkontrollåtgärder där de behövs. I artikel 4 i direktiv (EU) 2016/798 finns en reglering kring riskkontrollåtgärder som är mer långtgående än den reglering som föreslås här. Någon definition av riskkontrollåtgärder föreslås inte, men det handlar om åtgärder för att kontrollera risker, dvs. olika former av åtgärder för riskhantering. Ibland behöver andra aktörer än infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag blandas in när det gäller att hantera riskerna.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.3.

## Krav på materiel

### *2 kap. 7 §*

Paragrafen motsvarar med viss språklig justering 2 kap. 1 § järnvägslagen. Bestämmelsen kan härledas till 13 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Mot bakgrund av att järnvägslagstiftningen är en säkerhetslagstiftning behöver det finnas en yttersta garanti för att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag endast använder materiel som är av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i järnvägssystemet förebyggs. Det behöver uppställas ett yttersta skydd som är oberoende av regler om godkännande av materiel. Det åligger infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att uppfylla kravet på säker materiel. Detta innebär också att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag måste se till att materielen underhålls och behandlas så att den även fortsättningsvis håller en god standard. Exempelvis ska lastning och lossning ske på ett sätt som inte skadar

fordonet. De skador som avses är personskad- och sakskador. Till sakskador hänförs skador i miljön till följd av olyckor.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.4.

## Krav på personal

### 2 kap. 8 §

Paragrafen motsvarar med viss språklig justering 2 kap. 3 § järnvägs-  
lagen som kan härledas till 12 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen  
(1990:1157).

Eftersom det är fråga om en säkerhetslagstiftning behöver det  
finnas krav när det gäller personalen. Det åligger infrastrukturför-  
valtaren och järnvägsföretaget att se till att kraven på personalen i para-  
grafens första och andra stycke är uppfyllda. I detta ingår att bevaka  
vilket utbildnings- och kompetensbehov som finns.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.4.

### 2 kap. 9 §

Paragrafen motsvarar med viss språklig justering 2 kap. 4 § järnvägs-  
lagen som kan härledas till 16 § i den äldre järnvägssäkerhetslagen  
(1990:1157).

*Första stycket* innehåller krav på att en infrastrukturförvaltare eller  
ett järnvägsföretag inte tilldelar någon säkerhetskritiska arbetsupp-  
gifter utan läkarkontroll som visar att arbetshinder av hälsoskäl inte  
föreligger. Av 8 § andra stycket framgår redan att säkerhetskritiska  
arbetsuppgifter endast får utföras av den som med hänsyn till bl.a.  
hälsotillstånd får anses lämplig.

Enligt *andra stycket* bör det kunna åläggas den anställde med  
säkerhetskritiska arbetsuppgifter att regelbundet genomgå läkar-  
undersökningar. Detta är nödvändigt för att en infrastrukturför-  
valtare eller ett järnvägsföretag ska kunna uppfylla sitt ansvar enligt  
8 § andra stycket Skyldigheten att genomgå läkarundersökningar  
gäller även i övrigt vid behov. Om det finns omständigheter som  
tyder på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller kraven för  
säkerheten, personen har t.ex. varit med om en olycka eller ett till-  
bud eller återgår i tjänst efter längre bortovaro, kan detta vara skäl  
att kräva att personen genomgår en läkarundersökning.

Infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag har även, enligt *tredje stycket*, möjlighet att avstånga den som inte följer ett åläggande att genomgå läkarundersökning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.4.

## Krav på rapportering av olyckor

### *2 kap. 10 §*

Paragrafen motsvarar med viss språklig justering 2 kap. 6 § första stycket järnvägslagen. Kravet på olycksrapportering följer numera av artikel 22.3 i direktiv (EU) 2016/798 när det gäller Europeiska unionens järnvägssystem, men bör även gälla för järnvägssystem som inte omfattas av EU-reglering. I den bestämmelse som införs i lagen talas om ”fordon” i stället för ”järnvägsfordon”, för att hålla sig till lagens övriga terminologi.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.5.

## Krav på årlig säkerhetsrapport

### *2 kap. 11 §*

Paragrafen motsvarar 2 kap. 5 a § järnvägslagen. I artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798 föreskrivs att alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag före den 31 maj varje år ska överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret till den nationella säkerhetsmyndigheten. Det framgår även vad rapporten ska innehålla. Även om kravet på årlig säkerhetsrapport följer av EU-reglering bör det gälla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.6.

## Bemyndiganden

### *2 kap. 12 §*

Paragrafen handlar om bemyndiganden i anslutning till 2 kap. lagen om nationella järnvägssystem.

Genom bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter

om säkerhetsstyrningssystem. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas om säkerhetsstyrningssystem och att de krav som ställs på säkerhetsstyrningssystemen, t.ex. när det gäller grundläggande element (jfr artikel 9.3 i direktiv (EU) 2016/798), kan anpassas till den verksamhet som bedrivs av infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget. Se även avsnitt 9.2.2.

Genom det nya bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om riskkontrollåtgärder. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas för att kunna utforma regleringen om riskkontrollåtgärder utifrån det behov som finns. Se även avsnitt 9.2.3.

Genom bemyndigandet i *tredje punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om kunskapskrav, hälsokrav, läkarundersökning och annan hälsoundersökning av personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 1 järnvägslagen. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter ska kunna meddelas när det gäller hälsa och kompetens hos den personal som utför säkerhetskritiska arbetsuppgifter. Se även avsnitt 9.2.4.

Genom bemyndigandet i *fjärde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet ska rapporteras också i andra fall än som anges i 10 §. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 2 järnvägslagen. Se även avsnitt 9.2.5.

Genom bemyndigandet i *femte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om årlig säkerhetsrapport av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Bemyndigandet är överflyttat från 2 kap. 25 § 1 a järnvägslagen. Föreskrifterna kan exempelvis innehålla detaljerade regler om datum för ingivande av rapporten och krav på innehåll. Det ges även möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från krav på sådan rapport eftersom kravet följer av EU-rätten. Se även avsnitt 9.2.6.

Genom bemyndigandet i *sjätte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om trafikregler som ska gälla på järnvägsnät som inte omfattas av nya järnvägssäkerhetslagen, dvs. inte omfattas av den EU-rättsliga



järnvägsregleringen, jfr tidigare gällande JTF - järnvägens trafikregler.

### 3 kap. Godkännande

#### Tillsynsmyndighetens godkännande

##### 3 kap. 1 §

Paragrafen är ny och reglerar godkännande av järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Med *järnvägsinfrastruktur* avses spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. Hur godkännandet ska delas upp, t.ex. om en anläggning ska godkännas i sin helhet eller om olika delar ska tilldelas separata godkännanden, bör kunna bli föremål för föreskrifter. Även redan godkänd järnvägsinfrastruktur som genomgår väsentlig ombyggnad behöver godkännas på nytt. I en övergångsbestämmelse till lagen anges att ett godkännande att ta i bruk markbaserade delsystem eller järnvägsanläggningar som beslutats före lagens ikraftträdande fortfarande ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Dock krävs ett nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur vid en väsentlig ombyggnad. Av föreskrifter kan framgå vad som ska gälla då.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.1.1.

#### Krav för att beviljas godkännande

##### 3 kap. 2 §

Paragrafen är ny och reglerar kraven för att järnvägsinfrastruktur ska godkännas. När det gäller tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem saknas anledning att uppställa andra krav än krav på säkerhet och krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter i dessa avseenden.

I kravet på *säkerhet* ingår sådan teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsinfrastruktur som behövs för en säker drift. Det

bör även lämnas en öppning för krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Samtliga krav som uppställs måste vara proportionella, icke-diskriminerande och välavvägda. Vidare kan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster behöva beaktas. Om det visar sig att ytterligare krav behöver uppställas, är det beställaren av anläggningen som kan uppställa sådana krav. Syftet med att göra en uppdelning i en järnvägstekniklag och en lag om nationella järnvägssystem har varit att minska kravställandet, och därmed kostnaderna, för järnvägssystem som inte omfattas av unionslagstiftning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.1.2.

## Tillfälligt godkännande

### 3 kap. 3 §

Paragrafen är ny och reglerar tester inför godkännande, t.ex. efter en väsentlig ombyggnad. Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att tester av järnvägsinfrastrukturen ska kunna utföras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.1.3.

## Villkor

### 3 kap. 4 §

Paragrafen är ny, men en liknande reglering finns i 2 kap. 14 § järnvägslagen.

Ett godkännande av järnvägsinfrastruktur kan enligt *första stycket* förenas med de villkor som behövs ur säkerhetssynpunkt.

Om det efter ett godkännande görs sådana ändringar i järnvägsinfrastrukturen att det kan antas påverka förhållanden i redan meddelade villkor, ska enligt *andra stycket* anmälan om förändringen göras till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan exempelvis utgöra en väsentlig ombyggnad som innebär krav på nytt godkännande. För godkännanden enligt äldre lagstiftning kan en liknande anmälningskyldighet följa av övergångsbestämmelserna till lagen om nationella järnvägssystem och järnvägslagen (2 kap. 14 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.1.4.

## Tillsynsmyndighetens godkännande

### *3 kap. 5 §*

Paragrafen är ny och reglerar i *första stycket* godkännande av fordon som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Med *fordon* avses järnvägsfordon på hjul, med eller utan dragkraft, som kan framföras på järnvägsspår. Fordon ska alltså godkännas för att få framföras på järnvägsinfrastruktur. Hur godkännandet ska delas upp, t.ex. om ett fordon ska godkännas i sin helhet eller om olika delar ska tilldelas separata godkännanden, bör kunna bli föremål för föreskrifter. Även redan godkända fordon som genomgår väsentlig ombyggnad behöver godkännas på nytt. I en övergångsbestämmelse till lagen anges att ett godkännande att ta i bruk fordon som har beslutats före lagens ikraftträdande fortfarande ska gälla enligt de föreskrifter och på de villkor som gäller för godkännandet. Ett nytt godkännande av fordon krävs vid en väsentlig ombyggnad. Av föreskrifter kan framgå vad som ska gälla då.

Av *andra stycket* framgår att för fordon som har godkänts enligt järnvägstekniklagen krävs ett godkännande enligt lagen om nationella järnvägssystem endast i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta. Tanken med lagen om nationella järnvägssystem var att kunna undanta järnvägsinfrastruktur och fordon från EU-krav där det är möjligt, utan att för den skull göra avkall på säkerheten. Det kan handla om att ett fordon används inom Europeiska unionens järnvägssystem, men sedan fortsätter utanför unionens järnvägssystem in på ett industrispår. I ett sådant fall ska säkerhetsstyrningssystemet kunna hantera användandet av fordonet på järnvägsinfrastruktur som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem och ett nytt godkännande ska i normalfallet inte krävas.

I *tredje stycket* anges att för fordon som har godkänts för att tas i bruk av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz krävs ett godkännande enligt detta kapitel i de fall regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver detta. Så länge det är förenligt med säkerheten ska fordonen kunna användas

inom tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem utan ett nytt godkännande.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.2.1.

### **Krav för att beviljas godkännande**

#### *3 kap. 6 §*

Paragrafen är ny och reglerar kraven för att fordon ska godkännas. När det gäller tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem saknas anledning att uppställa andra krav än krav på säkerhet och krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter i dessa avseenden.

I kravet på säkerhet ingår sådan teknisk kompatibilitet mellan fordon och järnvägsinfrastruktur som behövs för en säker drift. Det bör även lämnas en öppning för krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Samtliga krav som uppställs måste vara proportionella, icke-diskriminerande och välavvägda. Vidare kan Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster behöva beaktas. Om det visar sig att ytterligare krav behöver uppställas, är det beställaren av fordonet som kan uppställa sådana krav. Syftet med att göra en uppdelning i en järnvägstekniklag och en lag om nationella järnvägssystem har varit att minska kravställandet, och därmed kostnaderna, för järnvägssystem som inte omfattas av unionslagstiftning.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.2.2.

### **Tillfälligt godkännande**

#### *3 kap. 7 §*

Paragrafen är ny och reglerar prov av fordonet inför godkännande, t.ex. efter en väsentlig ombyggnad. Det kan vara nödvändigt att tillsynsmyndigheten beviljar ett tillfälligt godkännande för att prov av järnvägsfordon på järnvägsnätet ska kunna utföras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.2.3.

## Villkor

### 3 kap. 8 §

Paragrafen är ny, men en liknande reglering finns i 2 kap. 14 § järnvägslagen.

Ett godkännande av fordon kan enligt *första stycket* förenas med de villkor som behövs ur säkerhetssynpunkt.

Om det efter ett godkännande görs sådana ändringar i fordonet att det kan antas påverka förhållanden i redan meddelade villkor, ska enligt *andra stycket* anmälan om förändringen göras till tillsynsmyndigheten. Ändringen kan exempelvis utgöra en väsentlig ombyggnad som innebär krav på nytt godkännande. För godkännanden enligt äldre lagstiftning kan en liknande anmälningsskyldighet följa av övergångsbestämmelserna till lagen om nationella järnvägssystem och järnvägslagen (2 kap. 14 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.2.4.

## Anlitande av oberoende granskare

### 3 kap. 9 §

Paragrafen är ny, men kan ses mot bakgrund av den reglering om oberoende granskare som finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:116) om godkännande av delsystem för järnväg. Tillsynsmyndigheten får kräva att sökanden anlitar en av tillsynsmyndigheten godkänd oberoende granskare i ett godkännandearbete, både när det gäller godkännande av järnvägsinfrastruktur och godkännande av fordon. Det handlar om en oberoende tredjepartsgranskning som utgör ett led i tillsynsmyndighetens bedömning av om kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur eller fordon är uppfyllda. En oberoende granskare måste vara oberoende från granskningsobjektet för att syftet med tredjepartsgranskningen ska kunna uppnås. Vidare måste tillsynsmyndigheten, för att få det stöd den behöver i godkännandearbetet, kunna kräva viss kompetens av den oberoende granskaren.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.3.1.

## Tystnadsplikt

### *3 kap. 10 §*

Paragrafen är ny. En oberoende granskare kan i arbetet med ett godkännandeärende få tillgång till uppgifter om affärs-, drifts- eller tekniska förhållanden. I likhet med vad som föreslås gälla i järnvägstekniklagen för anmälda och utsedda organ, föreslås även här en bestämmelse om tystnadsplikt som inte ska gälla i förhållande till tillsynsmyndigheten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.3.2.

## Registrering i fordonsregister

### *3 kap. 11 §*

Paragrafen är ny. I likhet med vad som gäller enligt järnvägstekniklagen ska fordon som används inom tillämpningsområdet för lagen om nationella järnvägssystem som huvudregel registreras i det nationella fordonsregistret. Det är fordonsinnehavaren som begär registrering. *Fordonsinnehavare* är den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik. Regleringen kring det nationella fordonsregistret finns i järnvägstekniklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.4.

## Europeiskt fordonsnummer och märkning av fordon

### *3 kap. 12 §*

Paragrafen är ny, men en liknande reglering finns i 2 kap. 22 § järnvägslagen.

I likhet med vad som gäller enligt järnvägstekniklagen ska fordon, i samband med registrering i fordonsregistret, tilldelas ett europeiskt fordonsnummer som förs in i registret. Fordonet ska märkas med detta europeiska fordonsnummer. Det är fordonsinnehavaren som ser till att märka fordonet. Fordonsinnehavare är den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder, eller har för avsikt att använda, fordonet för trafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 14.4.

## Bemyndiganden

### 3 kap. 13 §

Paragrafen handlar om bemyndiganden i anslutning till 3 kap. lagen om nationella järnvägssystem.

Genom det nya bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om krav på säkerhet och krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning vid godkännande. Med stöd av bemyndigandet ska kraven för att beviljas godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon preciseras. Se även avsnitt 14.1.2 och avsnitt 14.2.2.

Genom det nya bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om godkännande av järnvägsinfrastruktur och om undantag från krav på sådant godkännande. Med stöd av bemyndigandet kan exempelvis föreskrivas om hur godkännandet ska delas upp, t.ex. om en anläggning ska godkännas i sin helhet eller om olika delar ska tilldelas separata godkännanden. Se även avsnitt 14.1.1.

Genom det nya bemyndigandet i *tredje punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om godkännande av fordon, vilket även avser fordon som är godkända enligt järnvägstekniklagen eller av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz, och om undantag från krav på sådant godkännande. Föreskrifter om undantag från krav på godkännande skulle exempelvis kunna innebära att järnvägsfordon som kan framföras på järnvägsspår, t.ex. vissa arbetsfordon, inte behöver godkännas. Det bör även finnas möjlighet att i föreskrifter ange på vilket sätt tidigare typgodkännanden ska beaktas vid godkännande av fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem. Med stöd av bemyndigandet kan vidare föreskrivas om hur godkännandet ska delas upp, t.ex. om ett fordon ska godkännas i sin helhet eller om olika delar ska tilldelas separata godkännanden. Möjligheten att meddela föreskrifter om godkännande av fordon som redan är godkända enligt järnvägstekniklagen är tänkt att kunna användas när det handlar om att ett fordon behöver uppfylla väldigt specifika förutsättningar för att det ska kunna användas på ett säkert sätt på viss järnvägsinfrastruktur. Det skulle kunna handla om ett fristående nät där järnvägsinfrastrukturen förutsätter att fordonet är

anpassat på ett visst sätt för att kunna uppfylla kraven på säkerhet. Detsamma gäller bemyndigandet att meddela föreskrifter avseende fordon som redan är godkända av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Även detta bemyndigande är avsett att användas när det behövs av säkerhetsskäl. Se även avsnitt 14.2.1.

Genom det nya bemyndigandet i *fjärde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om tillfälligt godkännande under godkännandeprocessen. Bemyndigandet avser både tillfälligt godkännande av järnvägsinfrastruktur och tillfälligt godkännande av fordon. Det kan exempelvis handla om vilka handlingar som ska ges in inför ett sådant tillfälligt godkännande och vilken lägsta säkerhetsnivå som måste ha uppnåtts inför tester eller prov på järnvägsinfrastrukturen. Se även avsnitt 14.1.3 och avsnitt 14.2.3.

Genom det nya bemyndigandet i *femte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om väsentlig ombyggnad. Bemyndigandet avser både väsentlig ombyggnad av järnvägsinfrastruktur och väsentlig ombyggnad av fordon. Med stöd av bemyndigandet kan exempelvis meddelas föreskrifter om vad som avses med väsentlig ombyggnad. Se även avsnitt 14.1.1 och avsnitt 14.2.1.

Genom det nya bemyndigandet i *sjätte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om nytt godkännande av järnvägsinfrastruktur efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning. Se även avsnitt 14.1.1.

Genom det nya bemyndigandet i *sjunde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om nytt godkännande av fordon efter en väsentlig ombyggnad, inklusive vilka krav som ska gälla om befintligt godkännande beviljats enligt äldre lagstiftning eller enligt järnvägs- tekniklagen, eller om godkännandet har meddelats av en behörig instans i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Se även avsnitt 14.2.1.

Genom det nya bemyndigandet i *åttonde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om oberoende granskare. Vad kravet på oberoende



närmare ska innebära kan avgöras i föreskrifter. Med stöd av bemyndigandet kan vidare föreskrivas i vilka situationer en oberoende granskare ska anlitas av sökanden och processen för att utse en sådan. Härutöver kan det naturligtvis finnas behov av andra föreskrifter, exempelvis om kompetenskrav och om hur arbetet ska utföras av den oberoende granskaren. Se även avsnitt 14.3.1.

Genom bemyndigandet i *nionde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om rapportering till fordonsregister och om undantag från krav på sådan rapportering. Motsvarande bemyndigande finns i nuvarande 8 kap. 10 § 1 och 3 järnvägslagen. Det kan exempelvis finnas skäl att undanta vissa fordon från kravet på registrering. Se även avsnitt 14.4.

Genom bemyndigandet i *tionde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om märkning av fordon och om undantag från krav på sådan märkning. Motsvarande bemyndigande, när det gäller möjligheten att meddela undantag från krav på märkning, finns i nuvarande 2 kap. 25 § 9 järnvägslagen. Se även avsnitt 14.4.

Genom det nya bemyndigandet i *elfte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om förfarande för prövning av godkännanden, innehåll i godkännandebeslut och villkor för godkännande. Bemyndigandet avser både godkännande av järnvägsinfrastruktur och godkännande av fordon. När det gäller tidsfrister för prövningen, som normalt utgör verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 7 § 1 regeringsformen och därmed inte kräver särskilt bemyndigande, finns utrymme för att antingen tillämpa förvaltningslagens (2017:900) bestämmelser, eller att välja en särreglering. Anledning finns att beakta hur regleringen av tidsfrister ser ut vid godkännande enligt järnvägs-tekniklagen. Se även avsnitt 4.1.1 och avsnitt 14.2.1.

## 4 kap. Tillstånd

### Tillstånd för järnvägsföretag

#### 4 kap. 1 §

Paragrafen är ny och redogör för vilka krav som ska ställas för att ett järnvägsföretag ska få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägs- trafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft. Det är järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem som avses.

Genom *första punkten* öppnas möjligheten för de järnvägsföretag som har tillstånd och försäkringsskydd enligt järnvägssäkerhets- lagen att bedriva verksamhet i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem. Det finns dock utrymme för ytter- ligare föreskrifter enligt 4 kap. 8 § 5.

Bestämmelsen i *andra punkten* utgör ett alternativ till första punkten. För det fall järnvägsföretaget avser att bedriva verksamhet endast i järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järn- vägssystem, är det tillräckligt med ett nationellt trafiksäkerhetstill- stånd. En innehavare av ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd om- fattas således inte av EU-reglering.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.1.

#### 4 kap. 2 §

Paragrafen är ny och upplyser om att bestämmelser om licens finns i järnvägsmarknadslagen. För licens krävs bl.a. försäkring eller till- räcklig garanti som täcker den skadeståndsskyldighet som kan upp- komma till följd av järnvägsverksamheten. Något försäkringsskydd behövs alltså inte utöver det försäkringsskydd som framgår av licensen. Det finns dock utrymme för ytterligare föreskrifter enligt 4 kap. 8 § 5.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.1.

### Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

#### 4 kap. 3 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar 3 kap. 4 § andra stycket järnvägs- lagen. För att beviljas nationellt trafiksäkerhetstillstånd krävs att den sökande har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller

vissa grundläggande säkerhetskrav och genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. De grundläggande säkerhetskraven handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal.

*Andra stycket* motsvarar 3 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen. Det finns en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, förutom när det gäller kravet på hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, anpassa de krav som ställs till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

*Tredje stycket* motsvarar 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen. Det bör finnas en möjlighet att förena de nationella trafiksäkerhetstillstånden med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.1.

## Tillstånd för infrastrukturförvaltare

### *4 kap. 4 §*

Paragrafen är ny och redogör för att det krävs ett nationellt infrastrukturstillstånd för att få förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Tillståndsformen nationellt infrastrukturstillstånd är ny. Det är järnvägssystem som omfattas av lagen om nationella järnvägssystem som avses. En innehavare av ett nationellt infrastrukturstillstånd omfattas således inte av EU-reglering.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.2.

## Nationellt infrastrukturstillstånd

### *4 kap. 5 §*

Paragrafen är ny och uppbyggd på samma sätt som motsvarande paragraf gällande nationellt trafiksäkerhetstillstånd (4 kap. 3 §).

Paragrafens *första stycke* motsvarar därför delvis 3 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen. För att beviljas nationellt infrastrukturstillstånd krävs att den sökande har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz och uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav. De grund-

läggande säkerhetskraven handlar om krav på säkerhetsstyrningssystem, riskkontrollåtgärder, materiel och personal. Men, i stället för att ställa krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för att täcka skadeståndsskyldighet (jfr 4 kap. 3 § 3) ställs, i likhet med vad som gäller för säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare enligt 3 kap. 12 § järnvägssäkerhetslagen, krav på att den sökande ska visa att denne har ekonomiska förutsättningar att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. För att beviljas ett nationellt infrastrukturstillstånd krävs således att den sökande har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, uppfyller vissa grundläggande säkerhetskrav och har ekonomiska förutsättningar att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen.

*Andra stycket* motsvarar 3 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen. Det finns en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, förutom när det gäller kravet på hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz, anpassa de krav som ställs till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

*Tredje stycket* motsvarar 3 kap. 9 § första stycket järnvägslagen. Det bör finnas en möjlighet att förena de nationella infrastrukturstillstånden med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.2.

## Uppdatering

### *4 kap. 6 §*

Paragrafen avser både nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturstillstånd.

Paragrafens *första stycke* motsvarar delvis 3 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen och handlar om att ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturstillstånd måste uppdateras vid väsentlig förändring. För att använda samma terminologi som i direktiv (EU) 2016/798 och järnvägssäkerhetslagen, används begreppet ”uppdatering av tillstånd”.

*Andra stycket* motsvarar delvis 3 kap. 9 § andra stycket järnvägs-lagen och anger att tillsynsmyndigheten får kräva uppdatering av till-stånden med anledning av väsentliga förändringar i regelverket kring järnvägssäkerhet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.1 och avsnitt 11.3.2.

## Anmälningsskyldighet

### 4 kap. 7 §

Paragrafen avser både nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturtillstånd.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § tredje stycket järnvägs-lagen. Om en tillståndshavare inte uppfyller sin anmälningsskyldighet kan det vara ett tecken på att säkerhetsstyrningssystemet inte fungerar som det ska, vilket kan föranleda tillsynsmyndigheten att vidta åtgärder. Vad som ska anmälas blir dock beroende av vad som anges härom i de föreskrifter som meddelas med stöd av 4 kap. 8 § 3.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.3.1 och avsnitt 11.3.2.

### 4 kap. 8 §

Paragrafen handlar om bemyndiganden i anslutning till 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem.

Genom bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om nationellt trafiksäkerhetstillstånd. Bemyndigandet är överflyttat från 3 kap. 10 § 3 järnvägs-lagen. Med stöd av bemyndigandet kan exempelvis de krav som uppställs för att beviljas nationellt trafik-säkerhetstillstånd preciseras. Se även avsnitt 11.3.1.

Genom det nya bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om nationellt infrastrukturtillstånd. Med stöd av bemyndigandet kan exempelvis de krav som uppställs för att beviljas nationellt infrastrukturtillstånd preciseras. Se även avsnitt 11.3.2.

Genom det nya bemyndigandet i *tredje punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om väsentlig förändring av verksamheten. Bemyndigandet avser såväl nationellt trafiksäkerhetstillstånd som nationellt infrastrukturtillstånd. Med stöd av bemyndigandet kan exempelvis

anges vilka förändringar av verksamheten som är väsentliga i lagens mening. Se även avsnitt 11.3.1 och avsnitt 11.3.2.

Genom det nya bemyndigandet i *fyärde punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om uppdatering av tillstånd. Bemyndigandet avser såväl nationellt trafiksäkerhetstillstånd som nationellt infrastrukturillstånd. Se även avsnitt 11.3.1 och avsnitt 11.3.2.

Genom det nya bemyndigandet i *femte punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om förutsättningar för att få tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, eller enbart tillhandahålla dragkraft, med stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg och försäkringsskydd enligt järnvägssäkerhetslagen eller järnvägsmarknadslagen. Försäkringsskyddet kan alltså grunda sig på antingen järnvägssäkerhetslagen (försäkring eller annat likvärdigt arrangemang) eller järnvägsmarknadslagen (licens). Även om tillståndshavare i den svenska delen av Europeiska unionens järnvägssystem rimligen borde uppfylla kraven för nationellt trafiksäkerhetstillstånd, behöver det finnas ett utrymme för föreskrifter om det skulle visa sig nödvändigt med särskilda regler, t.ex. för vissa fristående nät. Se även avsnitt 11.3.1.

## 5 kap. Tillsyn

### Allmänna bestämmelser

#### *5 kap. 1 §*

Paragrafen motsvarar 8 kap. 1 § järnvägslagen. Den myndighet som regeringen bestämmer ska se till att den som omfattas av regleringen efterlever lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats i anslutning till lagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.1.

#### *5 kap. 2 §*

Paragrafen motsvarar 8 kap. 2 § järnvägslagen med skillnaden att det numera hänvisas till elsäkerhetslagen (2016:732) i stället för till el-lagen (1997:857) som upphävts.

*5 kap. 3 §*

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn. Innehållet motsvarar i huvudsak 8 kap. 3 § järnvägslagen.

Paragrafens *första stycke* motsvarar 8 kap. 3 § första stycket järnvägslagen.

Skyldigheten för Polismyndigheten i *andra stycket* är densamma som nu gäller enligt 8 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen.

Möjligheten för tillsynsmyndigheten att begära verkställighet hos Kronofogdemyndigheten i *tredje stycket* är densamma som nu gäller enligt 8 kap. 3 § tredje stycket järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.4.

**Förelägganden***5 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 8 kap. 4 § järnvägslagen.

Enligt *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att besluta de förelägganden som krävs för att lagen eller föreskrifter och villkor som meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas. Första stycket motsvarar 8 kap. 4 § första stycket järnvägslagen med den skillnaden att förbud inte längre omnämns särskilt. Avsikten är inte att åstadkomma en ändring i sak utan endast att ensa begreppen. Tillsynsmyndigheten ska även fortsättningsvis kunna förbjuda viss verksamhet eller kräva att den omedelbart stoppas, men då i form av ett beslut om föreläggande.

Enligt *andra stycket* får förelägganden förenas med vite. Andra stycket motsvarar 8 kap. 4 § andra stycket järnvägslagen. För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206). Om det finns anledning att anta att den som omfattas av tillsynen har begått brott, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den gärning som brottsmisstanken avser (jfr 8 kap. 1 § lagen om nationella järnvägssystem och artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna).

Enligt *tredje stycket* får en fråga om utdömande av vite enligt denna lag inte prövas för ett förfarande för vilket någon har ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 3 kap. 5 § konkurrensskadelagen (2008:579) eller dömts att betala vite enligt 6 kap. 2 § samma

lag. Tredje stycket motsvarar, med viss anpassning till senare tillkommen praxis (jfr t.ex. NJA 2013 s. 502) rörande det s.k. dubbelprövningsförbudet, 8 kap. 4 § tredje stycket järnvägslagen

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.5.

### Återkallelse av godkännande

#### *5 kap. 5 §*

Tillsynsmyndigheten meddelar godkännanden av järnvägsinfrastruktur och fordon enligt lagen om nationella järnvägssystem och bör kunna återkalla godkännandena när förutsättningarna för godkännandet inte längre är uppfyllda. Ett godkännande får återkallas om de föreskrivna krav på säkerhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som låg till grund för godkännandet inte längre är uppfyllda.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.10.2.

### Återkallelse av tillstånd

#### *5 kap. 6 §*

Paragrafen, som handlar om när ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd får återkallas, motsvarar i huvudsak 8 kap. 5 § järnvägslagen.

Tillsynsmyndigheten har alltså rätt att återkalla ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller ett nationellt infrastrukturillstånd om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda eller tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Vidare får ett tillstånd återkallas om tillståndet inte används under minst ett år. Den sistnämnda regeln har dock inte så stor praktisk betydelse eftersom tillsynsmyndigheten alltid har möjlighet att återkalla ett tillstånd om tillsynsmyndigheten gör bedömningen att förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls. Det kan exempelvis handla om ett säkerhetsstyrningssystem som blir inaktuellt om tillståndet inte används.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.9.



## Rapporteringskyldighet

### 5 kap. 7 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak 8 kap. 8 a § andra stycket järnvägs-lagen, enligt vilken den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen till tillsynsmyndigheten ska lämna de uppgifter som behövs för att föra ett register över järnvägsfordon samt anmäla förändringar i verksamheten som kan kräva ändringar i registret. Fordon som godkänns enligt lagen om nationella järnvägssystem kommer, för det fall de inte undantas från registreringskravet, att föras in i registret över fordon enligt järnvägstekniklagen. För att registret över fordon ska kunna hållas aktuellt förs en rapporteringskyldighet för fordons-innehavaren in i lagen om nationella järnvägssystem.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.12.

## Föreskriftsbemyndiganden

### 5 kap. 8 §

Paragrafen handlar om bemyndiganden i anslutning till 5 kap. lagen om nationella järnvägssystem.

Genom det nya bemyndigandet i *första punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om återkallelse av godkännande av järnvägsinfrastruktur och fordon. Se även avsnitt 18.10.2.

Genom bemyndigandet i *andra punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om återkallelse av tillstånd; det är fråga om nationellt trafiksäkerhetstillstånd och nationellt infrastrukturillstånd. Bemyndigandet motsvarar 8 kap. 10 § 2 järnvägslagen. Se även avsnitt 18.9.

Genom bemyndigandet i *tredje punkten* ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om rapporteringskyldighet för fordonsinnehavare till registret över fordon enligt 5 kap. 13 § järnvägstekniklagen. Bemyndigandet motsvarar delvis 8 kap. 10 § 1 järnvägslagen. Se även avsnitt 18.12.

## Avgiftsbemyndigande

### 5 kap. 9 §

Paragrafen motsvarar till viss del 8 kap. 11 § järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 18.15.

## 6 kap. Ordning

### 6 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 1 § järnvägslagen. För att beträda spår-område på platser där det inte klart framgår att allmänheten har tillträde krävs tillstånd av infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag. Sådana platser som det klart framgår att allmänheten har tillträde till kan vara platser där det genom skyltning, utjämning av höjdskillnaden mellan spåret och markplanet, gångfällor eller genom andra anordningar står klart att allmänheten har tillträde.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

### 6 kap. 2 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 2 § järnvägslagen. Med ”järnvägs-system” avses järnvägsinfrastruktur och fordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen. Med alkoholdryck avses enligt 1 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) en dryck med en alkoholhalt som överstiger 2,25 volymprocent. Alkoholdrycker delas enligt alkohollagen in i spritdrycker, vin, öl och andra jästa alkoholdrycker. Dryck som är alkoholfri eller som har en alkoholhalt om högst 2,25 volymprocent benämns lättdryck.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

### 6 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 3 § järnvägslagen. Med ”järnvägs-system” avses järnvägsinfrastruktur och fordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Av paragrafens *första stycke* framgår att en befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem, dvs. en person med en sådan befattning hos en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag, får ingripa i enlighet med vad som anges i bestämmelsen. Det betyder att behörig befattningshavare får avlägsna en person som överträder förbudet i 1 §, uppträder berusad eller på

annat vis stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om detta inte bedöms tillräckligt får befattningshavaren, om det kan anses absolut nödvändigt, omhänderta en störande person, med de begränsningar som framgår av paragrafen.

I *andra stycket* anges att en person som enbart överträder alkoholförtäringförbudet i 2 § får avvisas endast från järnvägsinfrastrukturen. Det har bedömts som alltför ingripande att avlägsna en person av denna anledning från ett tåg. Någon möjlighet till omhändertagande enbart på grund av en sådan överträdelse har inte heller ansetts erforderlig.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

#### 6 kap. 4 §

Paragrafen motsvarar 9 kap. 4 § järnvägslagen. För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får den behörige befattningshavaren inte använda strängare medel än vad förhållandena kräver. I första hand bör man försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar. Endast om detta inte hjälper får befattningshavaren tillgripa våld, och då i minsta möjliga omfattning för att uppnå avsett resultat.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.1.

## 7 kap. Sanktionsavgift

### Förutsättningar för beslut om sanktionsavgift

#### 7 kap. 1 §

Paragrafen motsvarar delvis straffbestämmelserna i 10 kap. 1 § 1, 2 och 4 samt 10 kap. 3 § järnvägslagen.

För att sanktionsavgift enligt *första punkten* ska bli aktuell krävs att den som bedriver verksamhet som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag saknar giltigt tillstånd överhuvudtaget eller att den verksamhet som bedrivs inte omfattas av ett befintligt tillstånd. I kravet på tillstånd ingår även, såvitt avser järnvägsföretag, krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsverksamheten. För järnvägsföretag kan således avsaknad av erforderligt försäkringsskydd medföra sanktionsavgift.

För att sanktionsavgifter enligt *andra* eller *tredje punkten* ska bli aktuella krävs att järnvägsinfrastruktur eller fordon saknar godkännande. Det kan exempelvis handla om att en väsentlig ombyggnad gjorts utan att ett godkännande meddelats därefter.

Sanktionsavgift enligt *fjärde punkten* ska kunna påföras den som anlitar någon för att utföra säkerhetskritiska arbetsuppgifter och denne inte är lämplig med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. I detta ingår att den som anlitas inte har genomgått erforderlig läkarundersökning som visar på lämplighet ur hälsosynpunkt.

Sanktionsavgift enligt *femte punkten* ska kunna påföras om rapportering inte sker i enlighet med vad som föreskrivits. Det kan handla om att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inte uppfyllt rapporteringskravet i 2 kap. 10 § lagen om nationella järnvägs-system eller de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen.

En sanktionsavgift får tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet. Det är således fråga om ett strikt ansvar. Detta faktum har ansetts äga allmän giltighet och behöver inte särskilt upplysas om i lagen (jfr prop. 2017/18:205 s. 70 och Lagrådets yttrande över Ny lag om kontroll av ekologisk produktion från 2012-11-28).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

#### 7 kap. 2 §

I paragrafen anges att tillsynsmyndigheten får besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts underrättelse om att tillsynsmyndigheten har övervägt ett sådant beslut inom fem år från det att överträdelsen ägt rum.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

#### 7 kap. 3 §

Paragrafen innehåller ett förbud mot att ta ut sanktionsavgift i fall då andra åtgärder redan har vidtagits mot samma överträdelse. Bestämmelsen syftar till att förhindra att någon prövas två gånger för samma överträdelse. Hinder mot beslut om sanktionsavgift gäller i de fall det för överträdelsen finns ett vitesföreläggande enligt denna lag eller enligt en annan författning och en domstolsprocess har inletts om utdömande av vitet. Hinder mot sanktionsavgift gäller också i fråga om en överträdelse för vilken straff eller annan sanktion

redan har ådömts enligt annan författning eller ett straffrättsligt förfarande inletts genom att åtal väckts, ett strafföreläggande utfärdats eller åklagaren har fattat beslut om åtalsunderlåtelse.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

## Belopp

### *7 kap. 4 §*

Paragrafen behandlar hur beloppsbestämningen ska göras när bedömningen väl gjorts att en sanktionsavgift ska tas ut.

I *första stycket* anges att beloppsbestämningen vid uttagande av sanktionsavgift ska ske med hänsyn till överträdelsens art och omfattning, vad som är känt om den avgiftsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt. Av paragrafen framgår att bland de objektiva bedömningsgrunderna återfinns överträdelsens art och omfattning. I detta ligger även sådana faktorer som hur stora skadeverkningar eller risk för sådana som överträdelsen bedöms ha kunnat medföra. Vad avser övriga omständigheter kan på den objektiva sidan beaktas bl.a. om det varit fråga om upprepade överträdelser. Bland de mer subjektiva omständigheterna kan beaktas om överträdelsen fortgått trots att den (sedermera) avgiftsskyldige uppmärksammats på denna.

I paragrafens *andra stycke* bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om hur sanktionsavgiften ska bestämmas. Avsikten är att regeringen genom att utnyttja bemyndigandet ska kunna göra en beloppsangivelse, inom vars ramar lagens bedömningsgrunder kan beaktas och anpassas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.2.

## Befrielse från sanktionsavgift

### *7 kap. 5 §*

Paragrafen behandlar möjligheten till befrielse från sanktionsavgift samt anger närmare förutsättningar för detta.

I *första stycket* anges att den som avses i 7 kap. 1 §, dvs. den som vid en prövning skulle kunna hållas ansvarig för överträdelsen, helt eller delvis ska befrias från sanktionsavgift om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att

ta ut sanktionsavgift. Detta kan exempelvis bli fallet då överträdelsen framstår som ursäktlig, eller det av någon annan anledning skulle framstå som oskäligt att ta ut sanktionsavgift med fullt belopp. Befrielsegrunderna får bedömas med utgångspunkt från omständigheterna i det enskilda fallet. Befrielse kan övervägas t.ex. när fråga är om rena engångsföreteelser som inte ger intryck av att vara förslagna eller kvalificerade och som inte har fått några uppenbara eller i vart fall inte avsevärda negativa konsekvenser. I detta sammanhang ska vidare tillses att sanktionsavgiften blir proportionell med beaktande av överträdelsens allvar. Rent slarv eller okunskap om regelverket bör som regel inte i sig vara befrielsegrundande, men inom ramen för befrielsegrunderna måste kunna beaktas också sådana subjektiva omständigheter som sjukdom och oerfarenhet. På så sätt kan subjektiva omständigheter såsom ursäktlig okunnighet eller missuppfattning om reglerna ändå komma att beaktas inom ramen för befrielse.

I *andra stycket* tydliggörs att möjligheten till befrielse ska beaktas även om det inte har framställts något yrkande därom.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.3.

## Beslut om sanktionsavgift

### 7 kap. 6 §

Paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter att avgörande om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

I paragrafens *första stycke* anges att sanktionsavgift ska betalas till tillsynsmyndigheten som också beslutat att ta ut avgiften. Betalning ska ske inom två månader från det att beslutet om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

Om sanktionsavgift inte betalas inom den angivna tiden ska enligt *andra stycket* även dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift tas ut.

I *tredje stycket* fastslås att en sanktionsavgift som inte betalats inom den tid som anges i första stycket, jämte dröjsmålsavgift som ska tas ut enligt andra stycket, ska lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. och indrivningsförordningen (1993:1229), samt får verkställas enligt utsökingsbalken.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

#### 7 kap. 7 §

Paragrafen stadgar att en sanktionsavgift som påförts enligt denna lag ska tillfalla staten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

#### 7 kap. 8 §

Paragrafen stadgar att en påförd sanktionsavgift ska bortfalla i den utsträckning verkställighet inte har ägt rum inom fem år från det att beslutet om sanktionsavgift har vunnit laga kraft.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.2.4.

## 8 kap. Straffbestämmelser

#### 8 kap. 1 §

Paragrafens *första stycke* motsvarar 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen med justering för att anpassa till dubbelprövningsförbudet enligt artikel 4 i sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen och praxis från Högsta domstolen (se NJA 2013 s. 502). Det innebär att det inte får dömas till ansvar enligt denna lag för en gärning som omfattas av ett föreläggande om vite, om en ansökan vid domstol inletts om utdömande av detta vite.

Paragrafens *andra stycke* motsvarar delvis 10 kap. 5 § andra stycket järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

#### 8 kap. 2 §

Paragrafen motsvarar, med viss språklig justering, 10 kap. 2 § järnvägslagen. Begreppet ”fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten” i 10 kap. 2 § femte stycket järnvägslagen ersätts med begreppet ”fullgör en tjänst där det ingår säkerhetskritiska arbetsuppgifter”. Någon innehållsmässig förändring är dock inte avsedd. Anpassningar har också skett med anledning av att terminologin rörande alkohol ändrats i alkohollagen (2010:1622), jfr prop. 2018/19:59.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

*8 kap. 3 §*

Paragrafen motsvarar 10 kap. 4 § järnvägslagen. Av 6 kap. 1 §, som paragrafen hänvisar till, framgår att det inte är tillåtet att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

*8 kap. 4 §*

Paragrafen motsvarar 10 kap. 6 § järnvägslagen. Av 6 kap. 2 §, som paragrafen hänvisar till, framgår att alkohol inte får förtäras inom järnvägssystem samt att förbudet inte gäller i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Viss anpassning har också skett med anledning av att terminologin rörande alkohol ändrats i alkohollagen (2010:1622), jfr prop. 2018/19:59.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 19.3.

## **9 kap. Överklagande**

*9 kap. 1 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 2 § järnvägslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.3.1.

*9 kap. 2 §*

Paragrafen motsvarar 11 kap. 4 § järnvägslagen, med viss språklig justering. Det görs ett tillägg på grund av införandet av bestämmelser om sanktionsavgifter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 20.4.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser behandlas i avsnitt 21.5.



## **25.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkohol m.m.**

### *1 §*

En hänvisning i första stycket till 10 kap. 2 § järnvägslagen ändras till att avse 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

En hänvisning i tredje stycket till 9 kap. 2 § järnvägslagen ändras till att avse 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

### *2 §*

En hänvisning i tredje stycket till 9 kap. 2 § järnvägslagen ändras till att avse 5 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 6 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

## **25.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov**

### *1 §*

En hänvisning i första stycket till 10 kap. 2 § järnvägslagen ändras till att avse 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

## **25.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg**

### *1 kap. 1 a §*

En hänvisning till järnvägslagen ändras till att avse järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen och lagen om nationella järnvägssystem.

## **25.8 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)**

### *5 kap. 3 § 1*

En hänvisning till 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen ändras till att avse 7 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket lagen om nationella järnvägssystem.

### *5 kap. 9 §*

En hänvisning i andra stycket till 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen ändras till att avse 7 kap. 2 § första stycket järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § första stycket lagen om nationella järnvägssystem.

### **Övergångsbestämmelser**

Övergångsbestämmelser införs gällande den som har brutit mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (5 kap. 3 §) och mot 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (5 kap. 9 § andra stycket).

## **25.9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken**

### *2 §*

En hänvisning i första stycket till 10 kap. 2 § järnvägslagen ändras till att avse 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

## **25.10 Förslaget till lag om ändring i lagen (2008:475) om kör- och vilotid vid internationell järnvägstrafik**

### *2 §*

Definitionen av gränsöverskridande driftskompatibel trafik ändras så att det även anges att gränsöverskridande trafik kan bedrivas med

stöd av ett gemensamt säkerhetsintyg enligt järnvägssäkerhetslagen. Det finns inte längre möjlighet att bedriva trafik med stöd av ett särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen, därför stryks hänvisningen till denna tillståndsform.

### **25.11 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)**

#### *10 kap. 19 §*

En hänvisning till 10 kap. 2 § järnvägslagen ändras till att avse 7 kap. 2 § järnvägssäkerhetslagen och 8 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

### **25.12 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik**

#### *1 kap. 5 §*

En ny definition införs i paragrafen. Uttrycket ”kollektivtrafik på järnväg” ska förstås på samma sätt som i artikel 2aa i EU:s kollektivtrafikförordning. Uttrycket används i 4 a kap. i kollektivtrafiklagen eftersom vissa av tilldelningsbestämmelserna endast gäller kollektivtrafik på järnväg.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 22.6.2.

#### *2 kap. 8 §*

I paragrafen införs ett nytt *andra stycke*, som upplyser om att ett sådant trafikförsörjningsprogram vari den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer målen för den regionala kollektivtrafiken är detsamma som ett policydokument för kollektivtrafik i EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt artikel 2a 1 i förordningen ska specifikationerna för allmän trafikplikt överensstämja med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaten. För regionala kollektivtrafikmyndigheter finns bestämmelser om innehåll i och samråd för regionala trafikförsörjningsprogram i 2 kap. 8 och 9 §§ kollektivtrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 22.4.1.

*3 kap. 1 b §*

Paragrafen, som är ny, anger att ett beslut om allmän trafikplikt enligt 3 kap. 1 § är detsamma som en specifikation för allmän trafikplikt enligt artikel 2a i EU:s kollektivtrafikförordning. Det innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter inte behöver ta fram två skilda beslut för att följa EU:s kollektivtrafikförordning och lagen. Vad som anges i artikel 2a om specifikationer är direkt tillämpligt och ska iakttas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna när de fattar beslut om allmän trafikplikt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 22.4.1.

*4 a kap. 4 §*

Paragrafen, som innehåller upplysningar om de olika bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att tilldela avtal som finns i EU:s kollektivtrafikförordning, kompletteras med de fem nya bestämmelser om tilldelning som tillkommit genom ändringsförordningen (EU) 2016/2338, nämligen artikel 5.3a, 5.3b, 5.4a, 5.4b och 5.6a.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 22.6.3.

*4 a kap. 7 a §*

Genom paragrafen, som är ny, införs ett förbud för behöriga myndigheter att tillämpa vissa bestämmelser i EU:s kollektivtrafikförordning om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg. Förbudet gäller direkttilldelning som motiveras av strukturella och geografiska särdrag (artikel 5.4a) och direkttilldelning av trafik på fristående banor (artikel 5.4b).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 22.6.5.

*4 a kap. 10 §*

I paragrafen, som anger vilka bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner som ska tillämpas när avtal direkttilldelas enligt 4 a kap. 7 §, ändras den statiska hänvisningen till artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning i *andra stycket punkten 2* till att avse lydelsen enligt ändringsförordningen (EU) 2016/2338.

*4 a kap. 11 §*

I paragrafen, som anger vilka bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner som ska tillämpas vid vissa fall av direkttilldelning enligt EU:s kollektivtrafikförordning, ändras *första och andra styckena* på så sätt att det införs hänvisningar till artikel 5.3a och 5.3b. Ändringarna innebär att om en behörig myndighet tillämpar bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om direkttilldelning vid exceptionella omständigheter eller tilldelning efter ett förhandsmeddelande, ska även de anvisade bestämmelserna i lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.

Genom ändringarna i *tredje stycket* ska rätten vid överprövningar även pröva om villkoren i de angivna bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning är uppfyllda.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 22.6.4.

## 25.13 Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

### *1 kap. 3 §*

Definitionen av infrastrukturförvaltare ändras så att det i stället för hänvisning till tillståndskravet enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen görs en hänvisning till tillståndskravet enligt 3 kap. 11 § järnvägssäkerhetslagen och 4 kap. 4 § lagen om nationella järnvägssystem.

Definitionen av järnvägsföretag ändras så att det i stället för hänvisning till tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen hänvisas till tillstånd enligt 3 kap. järnvägssäkerhetslagen och 4 kap. lagen om nationella järnvägssystem.

Definitionen av säkerhetsstyrningssystem ändras så att det i stället för hänvisning till 2 kap. 5 § järnvägslagen görs en hänvisning till 2 kap. 3 § järnvägssäkerhetslagen och 2 kap. 2 § lagen om nationella järnvägssystem.

### *4 kap. 10 §*

Europiska järnvägsbyrån ändras till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

### *4 kap. 11 §*

Europiska järnvägsbyrån ändras till Europeiska unionens järnvägsbyrå.

### *6 kap. 2 §*

En hänvisning till 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen ändras till att avse 6 kap. 1 § 2 järnvägssäkerhetslagen och 7 kap. 1 § 4 lagen om nationella järnvägssystem. Det handlar om beteenden som kan bli föremål för sanktionsavgift.

## **25.14 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)**

*10 §*

Ändringen föranleds av att nuvarande hänvisning till järnvägslagen ändras till den i denna promemoria föreslagna järnvägsmarknadslagen.

## **25.15 Förslaget till lag om upphävande av järnvägslagen (2004:519)**

Avsikten är att järnvägslagen ska upphöra att gälla när de i denna promemoria föreslagna nya lagarna träder i kraft. Eftersom järnvägslagen ska ersättas av fyra lagar föreslås en särskild upphävandelag. Övergångsbestämmelserna återfinns dock i respektive ny lag.





# Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU

## Bilaga 1

# Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370



# Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796



# Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797





# Euparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798



# Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007



# Europaparlamentets och rådets direktiv (EU 2016/2338

